现代汽车摩托车图解丛书

摩托车驾驶技术图解

〔日〕村井 真
　　　辻 司　著

顾时光　译

吉林科学技术出版社
香港万里机构出版有限公司

【吉】新登字03号

原作名：ライデイング事始あ
原作者名：村井真十つじ・つかさ
原出版社名：株式会社グランプリ出版
本中文版经日本综合著作权代理公司仲介出版

总策划：曾协泰　赵玉秋

摩托车驾驶技术图解　〔日〕村井真 辻司 著　顾时光 译

责任编辑：林先根　封面设计：香港万里机构制作部

出版　吉林科学技术出版社
香港万里机构出版有限公司
880×1230毫米 32开本　6.5印张　291 000字
1995年1月第1版　1995年1月第1次印刷
发行　新华书店总店北京科技发行所
印数 1-10 000册　定价 10.60元
印刷　长春市第十一印刷厂
ISBN 7-5384-1451-7/U·93

序　言

无论干什么都一样，当你刚刚走进一个崭新而陌生的世界时，一定不辨东西南北，难分左右。这虽然使你因无拘无束而感到高兴，但是一定会觉得不安，甚至有些惶恐。这时，你多么希望能得到一本《行路指南》或导游图啊！

以初学者为读者对象的各种丛书，在书店里多得数不清，摩托车驾驶方面的书刊也很多。但是，当你翻开这些名目繁多的书，却感到失望，因为不能满足你的要求。尽管这些书的内容面面俱到，使人眼花撩乱，只不过是一些刊物早已登过的内容的重复罗列。即使是一部摩托车专著，也不过是内容乏味的纯技术书籍。但是这些书，对一个摩托车初学者来说，必竟还有很大的魅力。因为哪个年轻人不想亲自品尝一下驾驶摩托车的乐趣呢！

考虑上述情况，经过一年时间的推敲，终于写成了《摩托车驾驶技术图解》这本书。这本书，特意请村井　真先生进行构思。虽然他既不是赛车手，也不是教练和专业教师，但是以他早年出版的二本专著所表现出来的丰富经验和渊博的知识，还有他那对摩托车骑手的特殊感情，热情地为本书配画了生动的插图，这对初学驾驶摩托车的新手来说，一定使你倍感亲切。

我相信本书的出版，无论在内容的全面性，还是叙述的详尽、通俗等方面，都是最优秀的。虽然尚有不足之处，但是它必定是一本使广大摩托车骑手爱不释手，受益匪浅的好书。

（辻司）

☆　☆　☆

你一定看过摩托车比赛吧！一定会情不自禁地说："真棒！"你多么想亲自骑上摩托车，领略一下风驰电掣的滋味。

你应该有信心，成为一名出色的骑手。信心十足地在赛场跑上一圈，并用摄象机录下这一永久的风采。虽然你有些紧张，但是却果断地打开了开关，带着几分激动，小心翼翼地驾驶着。你逐渐感到轻松，而且觉得自己骑得很带劲儿，就象在赛车场上一样，潇洒、开心。你不用担心和顾及别人怎样说，重要的是，要有信心——这就是我的体会和经验。

众所周知，赛车场和公路有着很大的差异。在公路上驾驶摩托车的确很"神气儿"，但那不是"真功夫"。不要追求惊险，而应该在亲手驾驭之中，品尝它的乐趣。对于刚刚步入摩托车驾驶生涯的你来说，首先应该做到的是，无误、熟练地控制好你心爱的摩托车，切不可急于求成。要勇敢，要自信，不要怕别人嘲笑，不要怕流汗辛苦，只管集中精力开好你的摩托车，这才会别有洞天，乐在其中。

"骑摩托车，真痛快！"正因为如此，你必须掌握正确而熟练的驾驶技术。你说呢？辻司君。

（村井　真）

目　录

第一章　为了永远伴随着你心爱的摩托车 ……（1）

■ 不要给别人添麻烦 ……（2）

■ 防止伤害事故 ……（3）

■ 为了熟练地驾驶摩托车 ……（4）

■ 永远伴随着你心爱的摩托车 ……（5）

第二章　驾驶姿势及其基本操纵方法 ……（7）

■ 就从骑车姿势学起 ……（8）

■ 不要和你的摩托车"怄气"！ ……（9）

■ 骑车姿势 ①～② ……（10）

■ 车把的握法及各手柄的操作 ……（14）

■ 脚踏板的踩法 ……（16）

■ 下半身要和车体形成一体 ……（17）

■ 发动机的起动①～② ……（18）

■ 推车和上车 ……（22）

■ 起步 ……（24）

■ 换高档 ……（26）

■ 换低档①～② ……（27）

■ 刹车①～② ……（30）

■ 转弯①～⑤ ……（34）

■ U 形转弯 ……（44）

■ 抬车及支架的使用 ……（46）

第三章　来吧，把车开起来 ……（49）

■ 在市区街道行驶①～③ ……（50）

■ 十字路口 ①～③ ……（56）

■ 超车 ……（62）

■ 环行弯道驾驶技巧 ①～⑤ …… (61)
■ 不平整道路驾驶技巧①～③ …… (74)
■ 雨天和夜间的行车 …… (80)
■ 带人 …… (82)
■ 翻车的应急处理 …… (84)

第四章　掌握高超的驾驶技巧 …… (87)
■ 赛车的驾驶技巧 ①～⑧ …… (88)
■ 拉起前车轮 ①～② …… (104)
■ 跳跃 …… (108)
■ 急转弯 …… (110)
■ 究竟什么是高水平骑技 …… (112)

第五章　摩托车及装备的选购 …… (115)
■ 选择什么样的摩托车①～④ …… (116)
■ 半旧车的选购方法 …… (124)
■ 当你把摩托车买回来的时候 …… (126)
■ 走合运转的正确方法 …… (128)
■ 骑装 …… (130)
■ 头盔①～② …… (132)
■ 皮手套和长筒靴 …… (136)
■ 连衣裤紧身皮装 …… (138)
■ 夹克衫 …… (140)
■ 在不平路上的摩托着装 …… (141)
■ 雨衣 …… (142)
■ 冬装 …… (144)
■ 摩托车骑装的保养方法 …… (146)

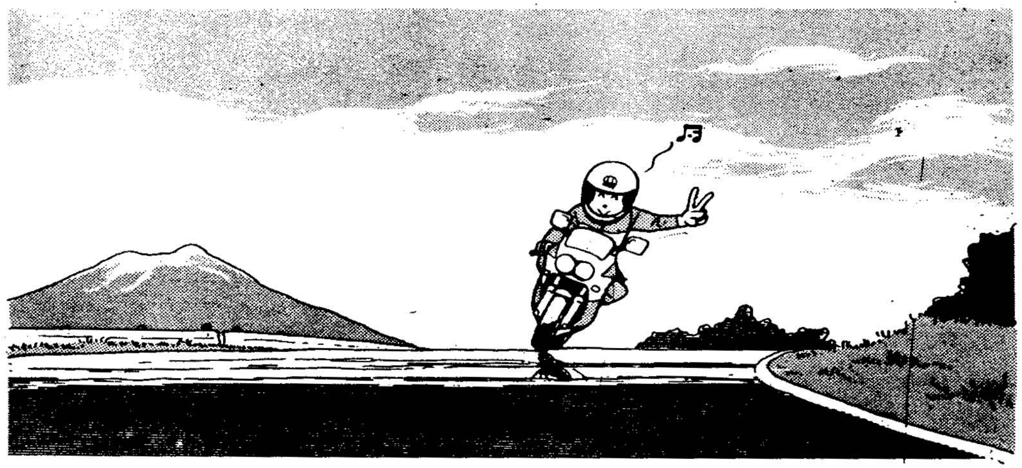
第六章　骑摩托车旅行 …… (149)
■去旅行吧 …… (150)
■ 旅行目的地的选择①～③ …… (152)
■ 宿地的选择 …… (158)
■ 旅费的预算方法 …… (160)
■ 应备用的物品①～② …… (162)

■ 穿什么样的衣服 …… (165)
■ 旅行的前夜 …… (166)
■ 上路了①～③ …… (168)
■ 注意遵守交通规则 …… (174)
■ 故障的检查和应急处置①～② …… (176)

第七章　摩托车的维修保养 …… (181)
■ 先从洗车做起 …… (182)
■ 螺钉、螺栓、螺母的拆卸方法 …… (184)
■ 操纵系的调整 …… (186)
■ 发动机油 …… (188)
■ 火花塞/空气滤清器 …… (190)
■ 蓄电池 …… (192)
■ 链条 …… (193)
■ 轮胎 …… (194)
■ 制动器 …… (195)

■初学者向摩托车前辈请教…

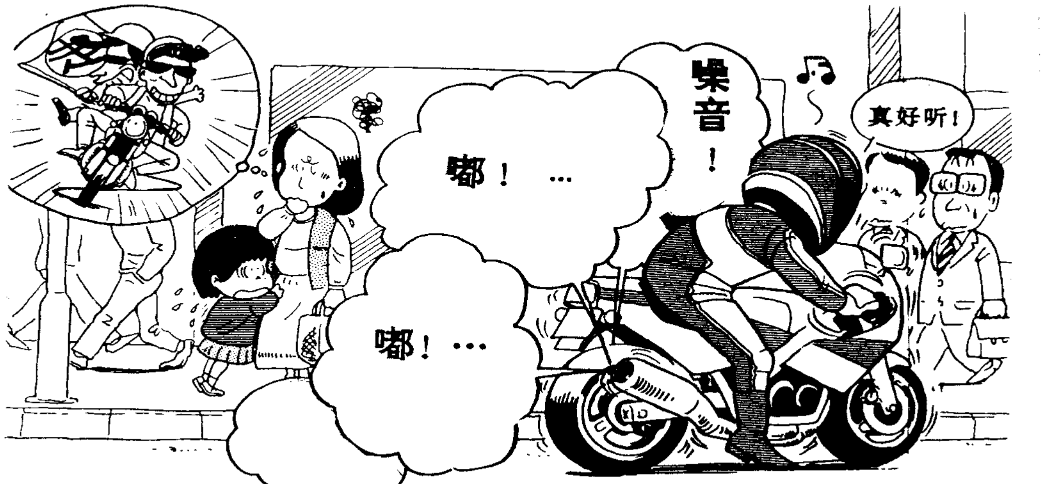
第一章　为了永远伴随着你心爱的摩托车

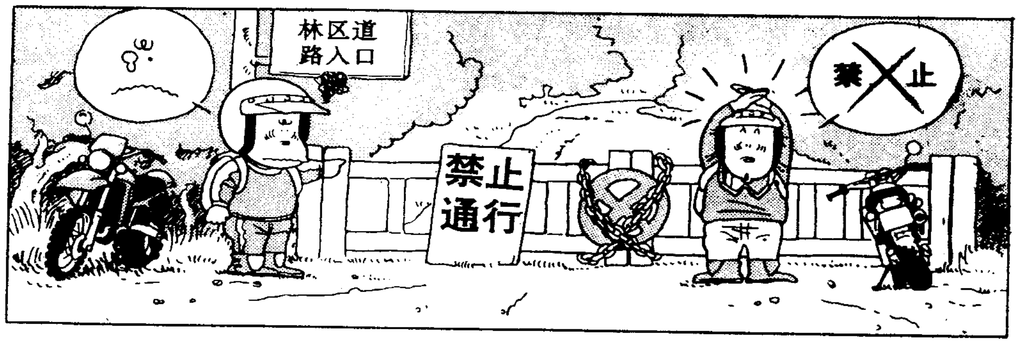


风驰电掣的摩托车！不怕烈日照晒，不畏寒风刺骨，急驶在大自然中。驾驶摩托车的兴趣与日俱增，更多更新的乐趣还在今后。永远和你心爱的摩托车在一起，去寻找、去体验这无穷的乐趣吧！

（村井）

■不要给别人添麻烦





为了自由地享受骑摩托车的乐趣，就应懂规矩，对自己的一言一行负责。

当你受到人们的遣责，无论车开到何处，你就会感到一种无形的压力，一种完全由自己造成的压力。

唯一的解决办法，就是彻底改变你的形象和态度，经常设身处地地为他人着想。比如，当你有急事要出门的时候，可是偏偏有一辆汽车堵在你家门口，使你欲出不能。又比如，在清晨你还在睡梦中，有人却在你的寝室外边反复发动他的汽车。如果每天你都受到这种干扰，我想你一定难以忍受，责怪这些不讲社会公德的家伙。

这种令人气愤的事，也不仅仅局限在邻舍之间。比如在你外出旅行的途中，为了早点到达目的地，而玩命地开飞车。人们在提醒你："这样开飞车，危险！"这决不只是你一个人，还会对其他摩托车骑手产生不良影响。如果每个人都开飞车，必然引起全社会的反感。到那时，你只有老老实实呆在自己的家中。

不要看别人，首先是管好你自己。不管你是否愿意，既然你是社会中的一员，哪怕为了你个人的自由，也必须自觉遵守社会公德。

■防止伤害事故

骑摩托车实际上就是一项体育运动，而体育运动常常是一种竞赛和挑战。但是却没有理由就认为受伤事故难免。

很早以前，赛车好手克拉姆·克罗斯基比(Cram crosbie)和凯尼·卢伯思斯佩斯（Keeny Loobuse Spensu）也因没有翻车受伤而趾高气扬。他们使用的都是先进的外国摩托车，既然是和别人挑战，驾驶技术再好的高手，也有翻车受伤的时候。但是你却不能认为"受伤难免"。

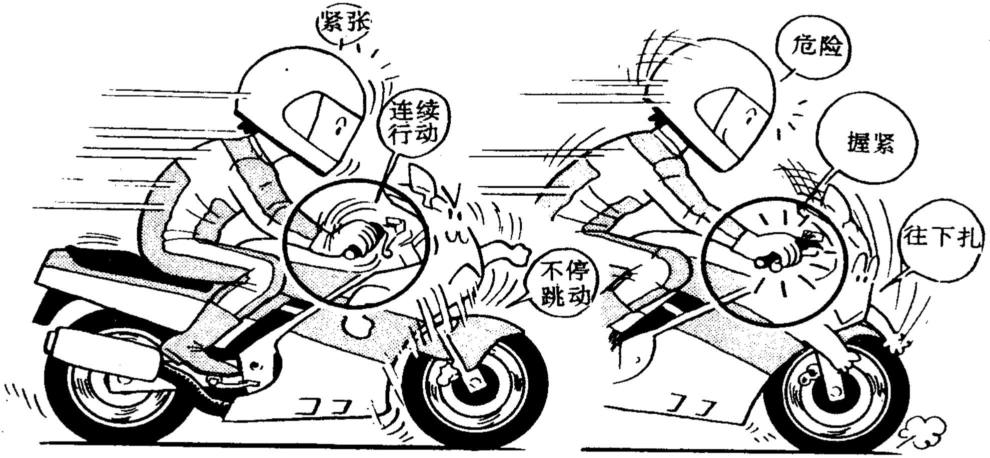
在激烈的比赛中，时常发生意外事故，如果受了重伤，就不能骑车了，即使勉强比赛下去，也得不到好成绩。

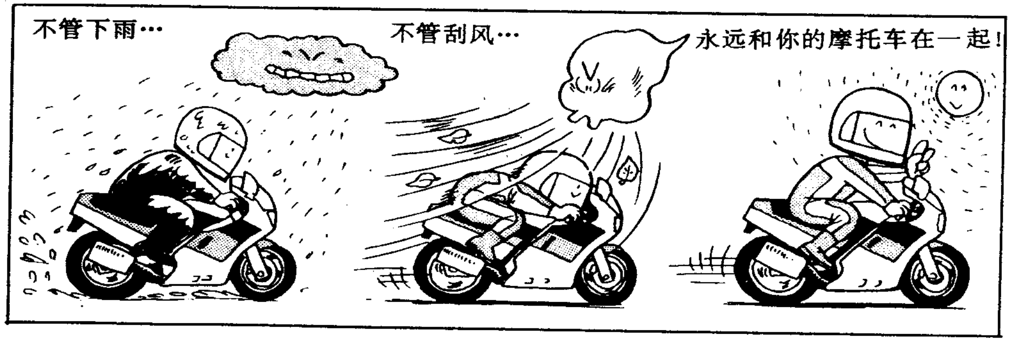
参加比赛是这样，在市区马路骑摩托车也是如此，而且更要注意防止发生事故。翻车受伤，不仅自己痛苦，还要危害你周围的人。开快车虽然痛快，但却是事故之源。难道还有什么能比翻车受伤，再不能伴随你心爱的摩托车更令人感到痛苦的！骑摩托车是一种爱好，是一种乐趣，可是你必须记住：摩托车不是好玩的，是一种危险的交通工具！

虽然有人大谈特谈开飞车的痛快，甚至以翻车受伤为荣。但是你既然是一个摩托车骑手，决不能在众人面前翻车出丑呀！

■为了熟练地驾驶摩托车

●亲自感受一下摩托车





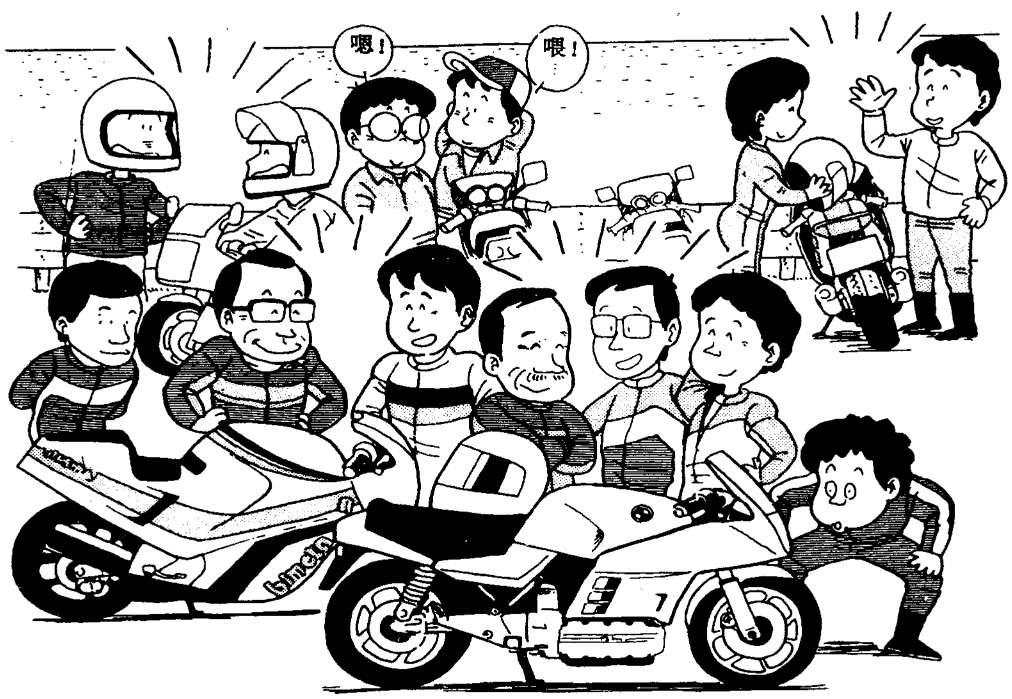
在当今社会，谁都能学会驾驶摩托车。因为它不需要很高的技术，也并不需多大的体力。摩托车给予我们力所不及的速度，使你真正感受到瞬间就能到达很远的地方这种难以形容的快乐。

然而，这种欢乐是来自熟练的驾驶技术，而不是对高性能交通工具的依赖。如果你是一个只会拧开关的乘骑者，不仅无乐趣可言，只有危险与你相伴。

谁都明白这样一个简单的道理，无论多么锋利的刀，如果不会使用，不但刺不着坏人，反会把自己伤了。如果你买来一把漂亮而锋利的水果刀，如果不会使用，刀刃也会变钝，甚至生锈。可是，当你学会正确的使用方法，一个薄薄的小刀，却能切出令人赞叹不已的花样，削出一个不寻常的艺术品来。这就是高质量工具和正确使用结合起来的功效，你也就会从中得到利用工具的最大乐趣。

骑摩托车也是如此。只要你能够细心地调教，掌握正确的驾驶方法，摩托车的性能就会成倍地发挥出来。开车的时候，你要用自己的身体去感受前后车轮接触路面时的状态，还有悬架的动作情况。认真而准确的操作，正确而轻松的姿势，这才是最大的乐趣。

■永远伴随着你心爱的摩托车

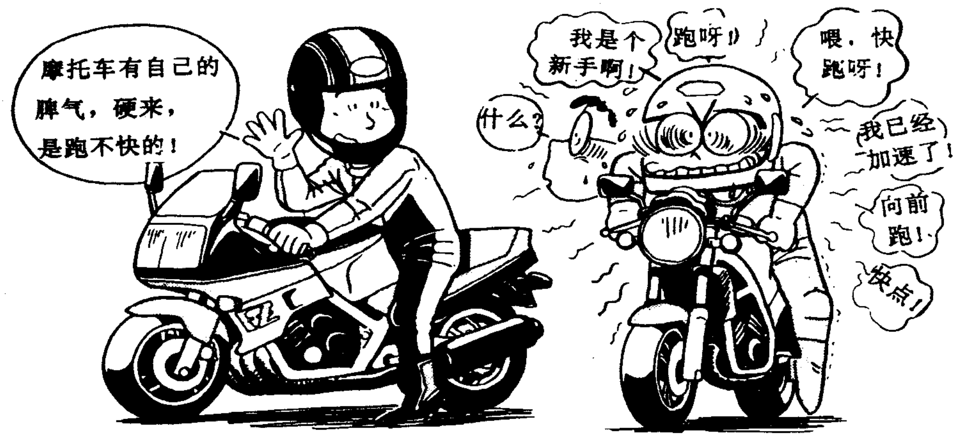


高速感，加速感，还有那耳边呼呼的风声，只有当你亲身驾驶摩托车时，才会真正地感受得到外出旅行的情趣，开车时的棒劲儿，以及操纵机械时的那种潇洒……，无一不是驾驶摩托车才能得到的乐趣。人们有着自己的不同憧憬和乐趣，可是，唯一不能用词典表现出来的乐趣，那就是开摩托车。然而它又是无影无踪的，唯有通过你自己不懈的探索和创造，才能真正的得到它。

当你第一次骑上摩托车时，使你激动，使你感到新奇。但是第二天再次驱车疾驰时，一定会更有兴趣，而且你会发现，这是两种截然不同的感受，而且这种全新的感觉，每天、每月、每年都会那样强烈地吸引着你！

骑摩托车有骑摩托车的乐趣。在这人世万物间，又有多少难以说清的乐趣啊！纵然如此，只要一台摩托车在手，就会其乐无穷，别无他求。你想拥有这种欢乐吗？那么就请你自觉遵守社会公德，关心自己，关心别人，不要翻车受伤，科学、正确地驾驶你心爱的摩托车，这种乐趣就永不消减，而会更加强烈、深刻。

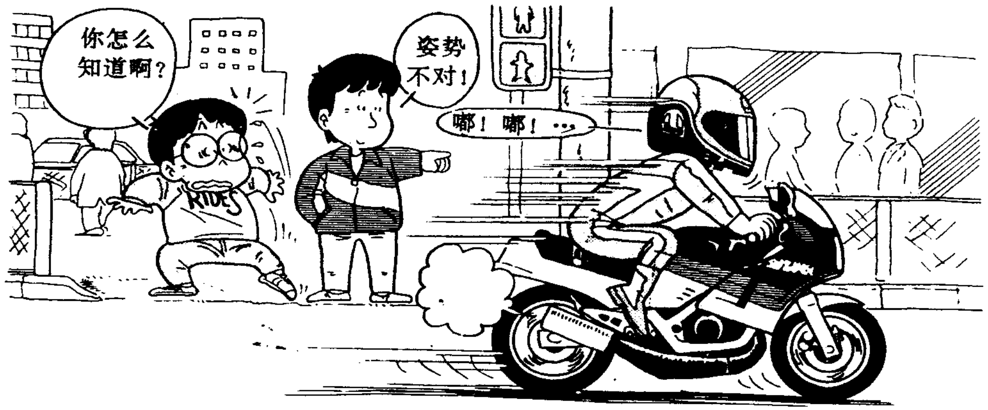
第二章　驾驶姿势及其基本操纵方法

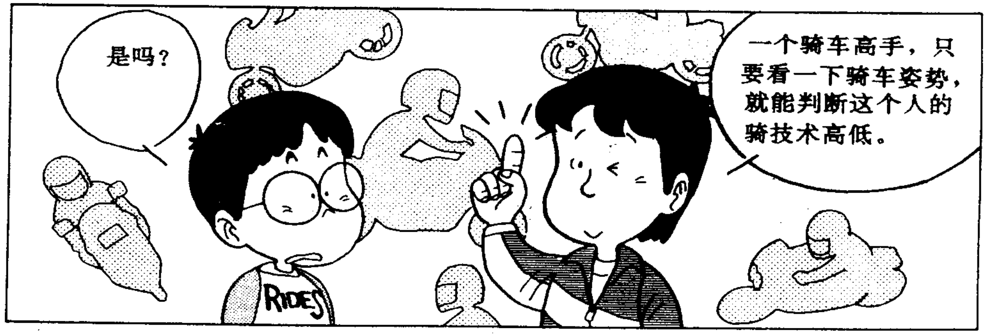


从第一次骑摩托车开始，你就必须掌握好正确的驾驶姿势。当然，刚刚开始，姿势难免不对，但是不及时纠正，时间长了形成怪癖，想改也改不过来了。所谓驾驶技巧，并不是什么高深莫测的技术，而是一种最基本的操作技巧。但是要任何时候，任何情况下，都毫不改样地保持正确而轻松的驾驶姿态和操作技巧，就不象想的那么容易了。你想做到这一点吧？就请你仔细阅读下面讲的内容吧。

（辻）

就从骑车姿势学起





采取什么样的骑车姿势，这是个人的自由。何况每个人的身高不同，骑车姿势也就会各种各样。另外，摩托车的结构、款式多种多样，如果大家都是一种姿势，反倒是不正常的了。

为了正确而熟练地掌握和操纵摩托车，除基本操纵技巧外，要求每个初学者都能做到以下几点：

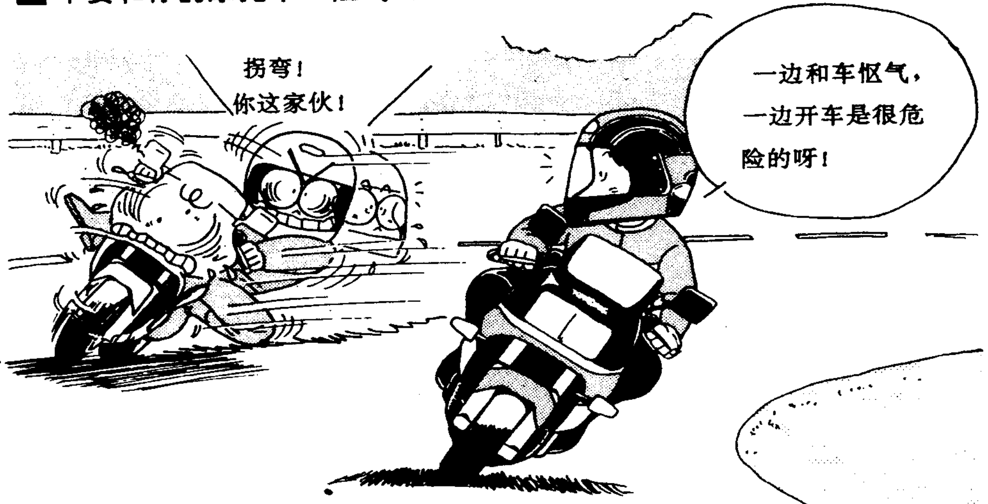
第一，保持身体的平衡。因为身体坐得不稳，就不能得心应手地操纵。当然，还必须保持摩托车的平衡和稳定。

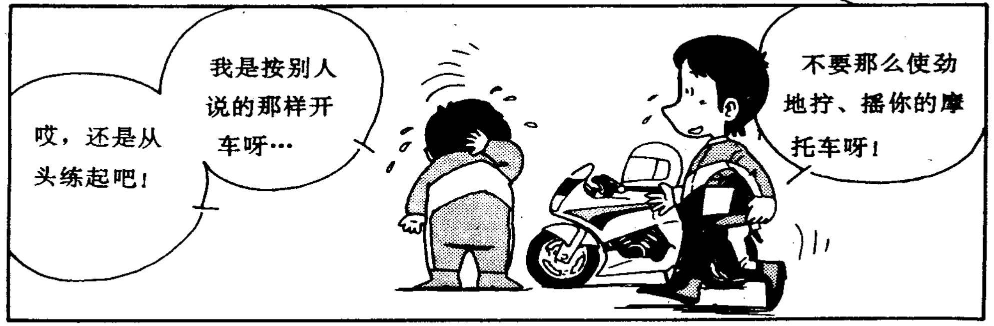
第二，即使都平衡稳定了，也不要用力死死地按住车把。因为用力过大，难以轻松地操纵，不能充分发挥摩托车转向机构的固有性能。

第三，能够使身体自如地活动。即能根据操作的需要改变身体的姿态，或是把体重加到踏板或车座上。或是改变姿势减轻对踏板、车座的重量，以获得不同状态下的车体平衡。

虽然摩托车的性能各有差异，但是正确的驾驶姿势的要领是一样的。只要真正做到以上三点，以正确的姿势，轻松自如地驾驶摩托车的骑手，才是最棒、最潇洒的。也只有在正确的驾驶姿态下，才会更好地发挥出摩托车的应有性能。

不要和你的摩托车“怄气”！



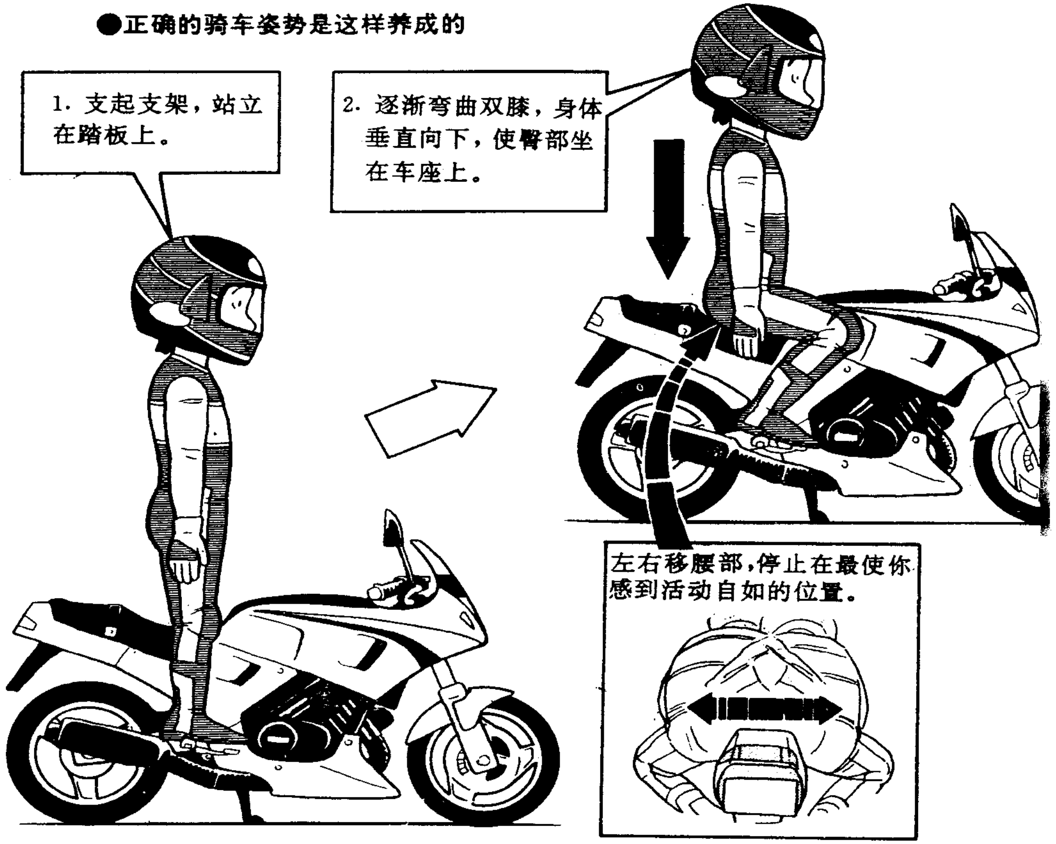


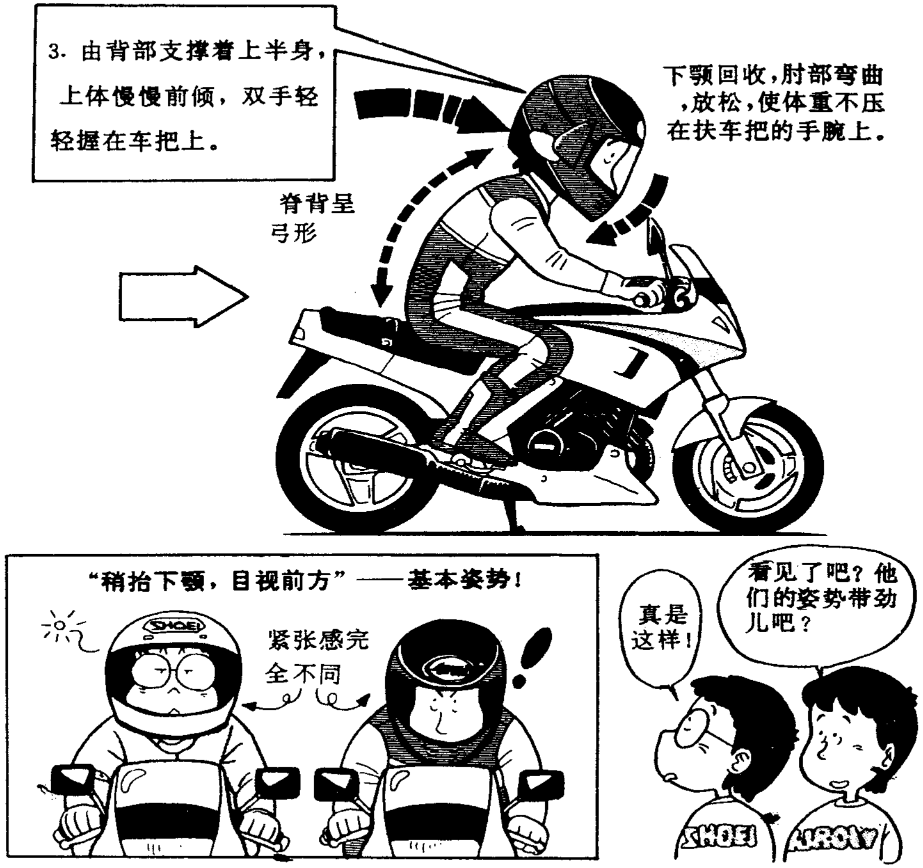
骑手的驾驶技术是高还是低，只要看他的姿势就明白了。因为只有姿势正确，才能有上乘的驾驶技术。但是不能生搬硬套，象大赛骑手那样，把屁股用力压向弯道内侧在大街上开摩托车，反倒有些出洋相了。正确的方法，是看他们如何根据需要，不时地改变姿势，什么时候放松，什么情况下把体重压向哪个方向，这样的观察和模仿是很在益处的。但是不要注意表面，而应掌握它的实质。另外，通过自己亲自驾驶摩托车试一下，如果不适合你的自身条件，那么再好的姿势，也是不可取的。

综上所述，所谓骑车姿势，就是以怎样的姿态控制操纵摩托车这种行为的外在表现。因此，只靠姿势的模仿来操纵摩托车，将会事与愿违。反过来说，那些只以能开动摩托车为目的的骑手，他的姿势也一定是很难看的。而无视摩托车性能，只凭浑身力气来操纵摩托车的人，也一定是很粗笨的。因为有一定自重的摩托车，是在一定速度下奔跑的，而决不是取决于你臂力的大小。当然，合理地利用你的力量和体重，更有利发挥摩托车的性能，这就是安全、快速。

■骑车姿势①

●正确的骑车姿势是这样养成的





使你养成最佳骑车姿势的“秘诀”，在于正确的骑车姿势及其训练。

上车方法：①站在车体两侧的上车踏板上；②同时弯曲双膝，直到坐在车座上；③使你的体重仍在双侧的踏板上，上身向前倾斜，两手自然放在摩托车两侧的手把上。至此，上车的动作全部完成。

不要认为这很简单，要着重注意两点，即臀部“接触”到车座上，然后将双手扶在手把上。否则，当臀部还没有坐在车座上，胳膊也没有负担体重时，就开车，哪怕只跑上一小时，你也会精疲力尽。除了把臀部坐在车座上，还必须调整臂部的位置，绝对不许将车把握得太紧，防止体重落在手腕上。

只有采取这种基本的骑车姿势，才能使体重恰到好处地落在车座——手把——踏板这三个部位上。也只有这样，才能根据情况，调整各部位的用力程度。

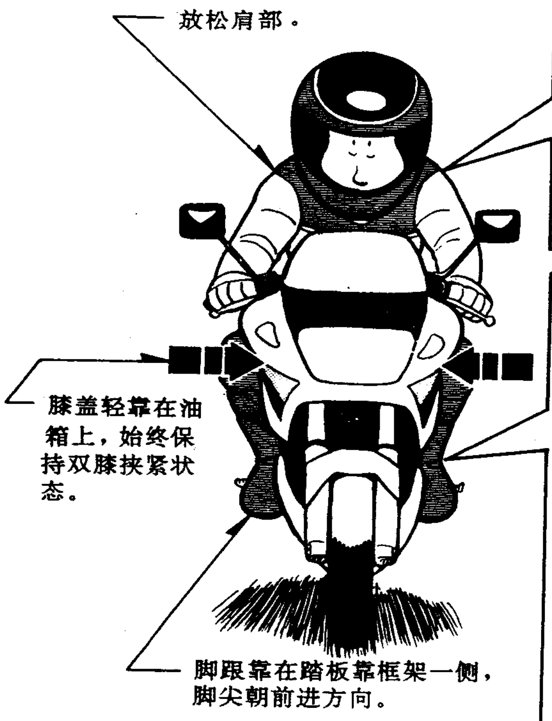
“负荷控制”这句话很对，要掌握好左右方向的负荷分布。可以通过前后左右的移动，在身体得到瞬间活动的同时，消除对摩托车附加上不必要的力。这样，就能慢慢地减少两条腿的力量，使体重自然地落在车座上，从而养成正确的骑车姿势。

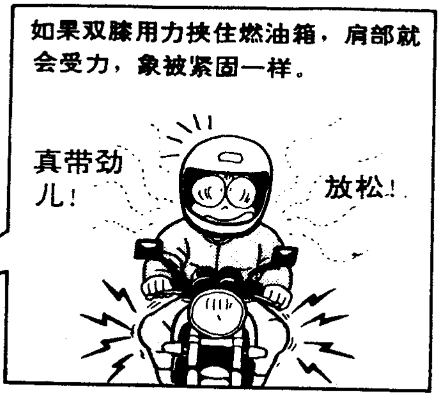
即使臀部坐在车座上，手臂和腕部也应处在一种“游离”状态。这样，你才能敏感到车把的动作。在摩托车直行时，车把会自然地左右振摆，保持正常运行。如果双手死死地握住车把，反而影响了车把和转向机构的固有功能，使摩托车发生摇晃。甚至导致翻车事故。

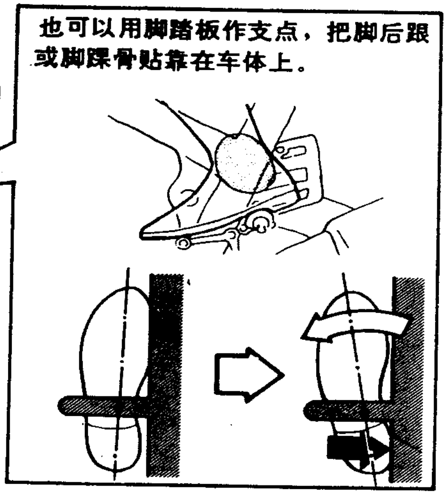
下半身是通过车座和脚踏板来支撑的，而前倾的上半身是由下半身支撑的。为了不使上身向前倒下，就要利用背部肌肉的力量，即下腹回收，腰部放松，使脊背呈现“弓形”。这种姿势，不仅能使上半身平稳，还可以保持身体的柔软性。

肘部为半曲伸状态。只有这样，才能使腕部始终保持一种轻松的“游离”状态，达到柔软性、自由性。下颚微微抬起，但决不是向前伸出，否则就会使手腕和肩部受力，而影响操纵的自如性。

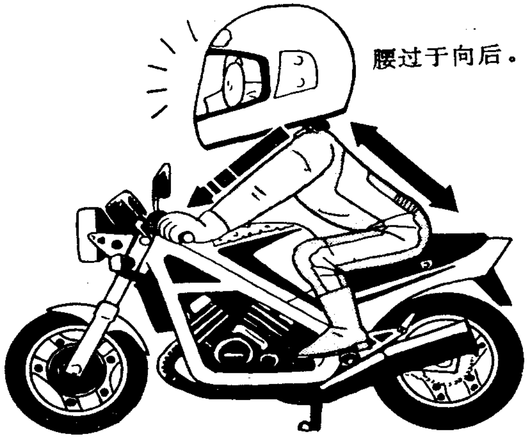
■骑车姿势②

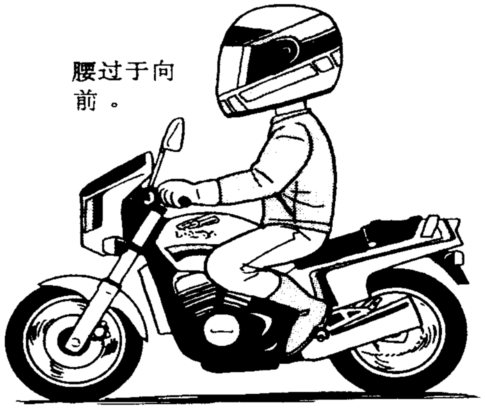






无论是直行，还是转弯，都不要有意识地扭动身体对车体“加力”。这样不仅影响微细自如的操纵动作，还会增加你的疲劳感。越是摩托车高手，他的姿势越轻松，长时间或高速驾驶也不感到疲劳，原因就在于全身放松。当然，漫不经心也是不对的，关键是能及时放松。因为摩托车本身就具有抗左右振摆的性能，当然这也是你的下半身起了作用，这就是再三强调的“双膝夹紧”作用。人们在长期实践中，总结出了“双膝夹紧”的重要性，在驾驶员培训班也反复强调这个问题。除了双膝外，也可以使大腿内侧靠住燃油箱。并用腿肚子贴在侧罩上，但重要的是用脚跟靠紧车体。这些技巧，只要反复练习，就会运用自如，但是动作不能僵硬，不能用力过大。





尽管一再强调什么是正确姿势，可就是有人不在意，说什么：“什么呀，这不是很正常吗！”岂不知他的姿势是不正确的。

多数人属于脊背挺得笔直的“直线型”，如果挺过了劲儿，就变成了“反弓型”。这两种姿势都使人感到紧张，很不舒服。脊背绷得过紧，关节不灵活，上体就不能放松，更谈不上柔软性了。采取这两种错误姿势，就不能用脊背力量来支撑上体，势必加重了手臂和腕部的压力。而且肩部也变成了耸肩状，就象手臂上安了一根硬木棒一般，腕部必然受力过大，而且身体也不能自由活动，不但难以高速行驶，而且有翻车的危险。

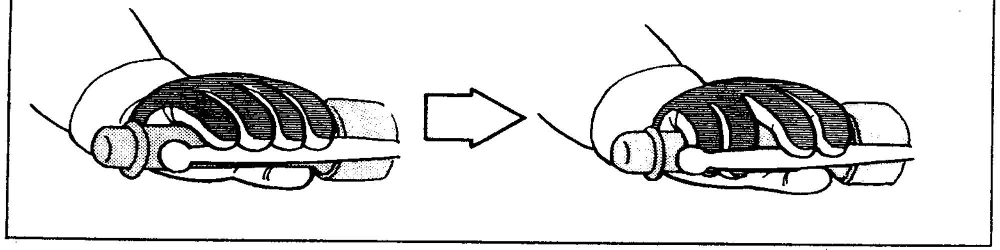
腰部姿态不对，就会使臀部向后突出，姿态就更难看了。要知道，驾驶摩托车的要害，不是臀部，而是用腰部。

还有些骑车人，他们的臂肘或是伸的过直，或是过于弯曲并靠向内侧。这样的姿势，会限制手腕的自由，也是不可取的。只要你留心看看骑摩托车的人，就不难发现许多人的姿势都是错误的。根本的问题是不自然，这是一种不能自如驾驶和准确控制摩托车的错误姿势。这时，就请你的骑车伙伴鉴定和矫正一下吧！

车把的握法和各手柄的操作

●不要用力握死车把

握把手柄的操作是靠几个手指来进行的。



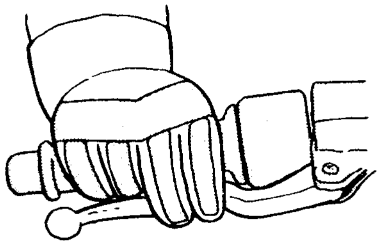
“不要用力握车把！”至所以反复强调这个问题，目的就在于更灵活地操纵手把。

前面已经讲过，两手要轻轻地扶在车把上，并以小手指为主，无名指为辅，自然地握住手把。和打高尔夫球、打棒球时握打球棒的握法差不多，都是以小手指为主。

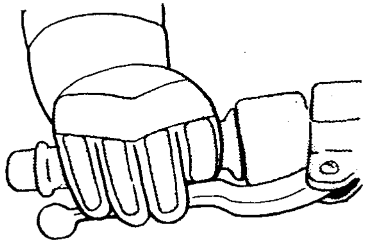
虽然是“握住”，但却不可用力过大，否则整个腕部就要受力，不仅固定了车把，自己的身体也被固定住了。正确的握法是要使握把在你的握拳中有个小小的“自由活动空间”，使车把自如地摆动。如能通过手掌感觉到这种“摆动”，那你的握法就正确了。

当车把出现较大偏向，或有明显“转舵”时，只要用手掌把车把向所需方向轻轻压一下就行了，而不能使劲“拉把”。一般情况下，不必双臂伸得笔直，直挺挺地握住车把。应该保持肩部到手指尖都轻松的良好状态，尤其要注意右手的放松，因为油门握把是用右手掌来控制的，而手指的动作更重要，更微妙。

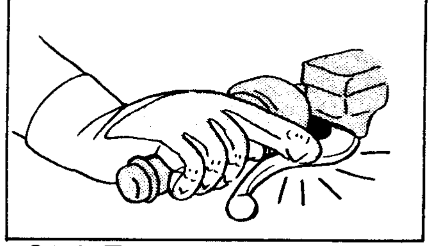
●双指式

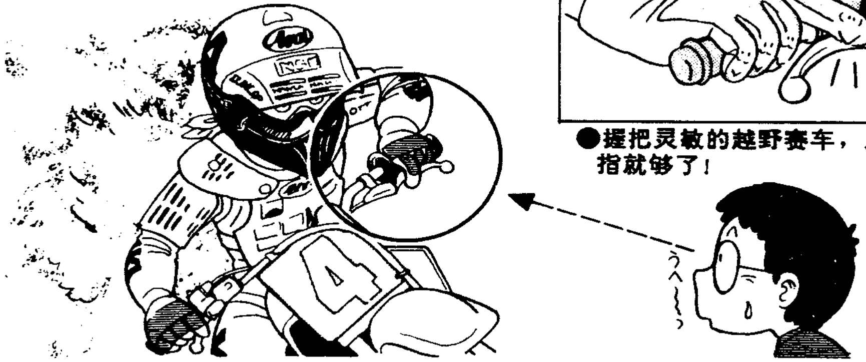


●三指式



用食指带动其他手指



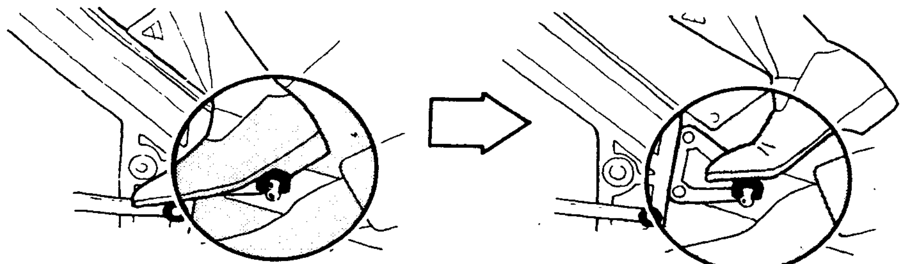


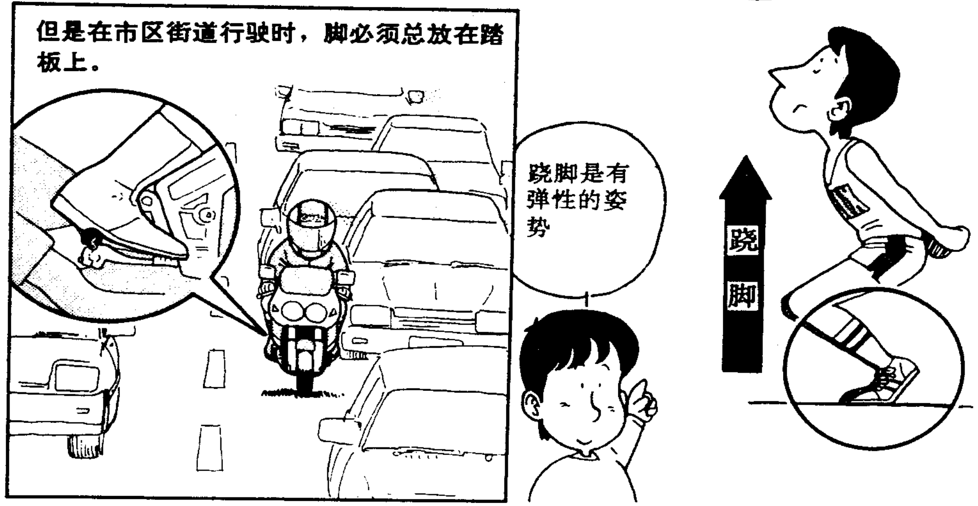
●握把灵敏的越野赛车，用一个手指就够了！

用手握住车把，决不只是为了控制方向，还要控制和操纵油门、离合器和前制动器。用几个手指操作，怎样握才正确，众说不一，各有各的“道理”。下面介绍几种最常用的，也是最基本的握法。上面讲到，握把手时要“以小指为主”，从这个观点出发，使用食指和中指来捏握把，即为“双指法”。目前生产的摩托车，离合器都很灵便，制动器也特别好使，用“双指法”是很方便的。如果你的车握把比较紧，需要较大握力时，可以用“三指法”。握把的握法，也有个因人而异和习惯问题，不必强求一致，但是“四指法”是不可取的，因为这样就无法拧动油门转把了！

踏板的踩法

●不必总是用脚心踩在踏板上。

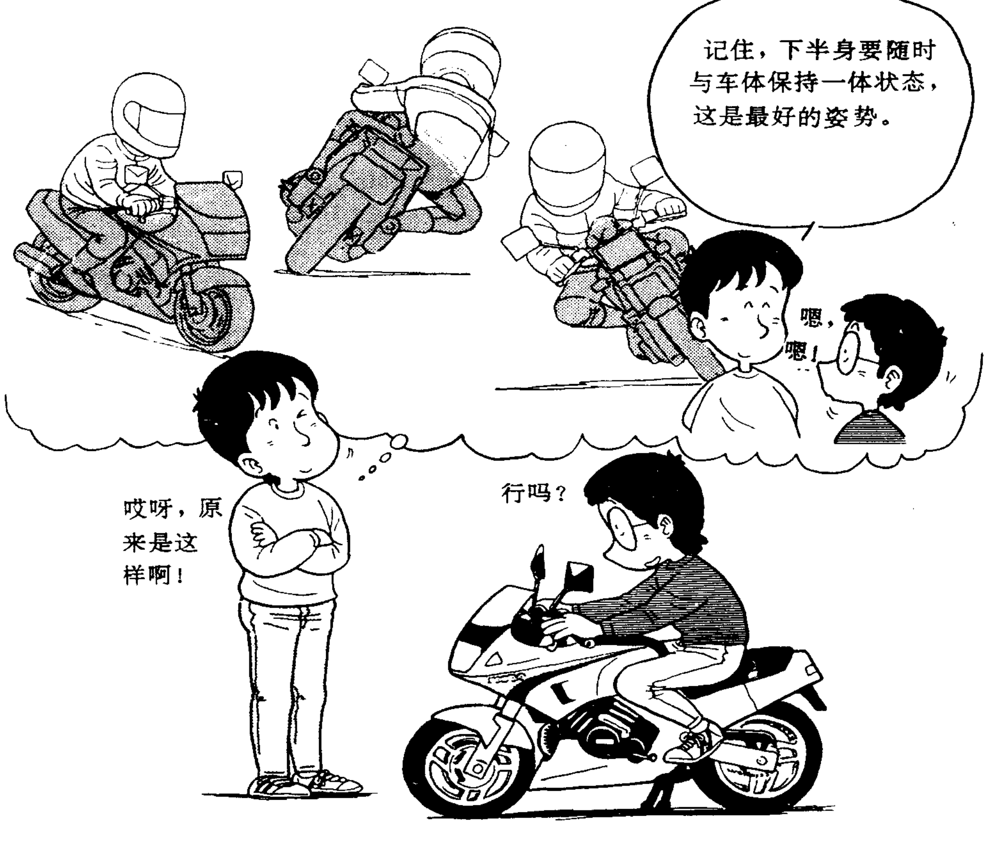




脚怎样放在蹬杆上呢？它和操纵把手的握法一样，可采取自己习惯且实用的方法。当然，要根据不同行车条件和环境来变化，最主要先决条件，就是能够有效、确实地控制踏杆，没有这一条，那将是危险的！

那么，怎样进行踏板的控制呢？首先是要以"适量的体重"分别加在摩托车左右两侧的踏板上，并要放松。为了缓冲因道路路面产生的冲击，最好是用脚尖部位，就是指脚大姆指根部附近有鼓起那部分的脚前掌。使用这个部位，要与使用全脚掌灵活得多。使用前脚掌姿势的缺点是，踩踏板的动作迟缓，所以多半是使用脚心稍靠前的部位来踩踏板。但是不论用前脚掌，还是用脚心前部，都不必使脚心内侧和踏板总处于平行状态。尤其在弯道转弯时，脚和踏板往往是保持一定角度，是斜着踩在踏板上的。在摩托车大赛中，转弯时赛手就是采用这种姿势的。

下半身要和车体形成一体

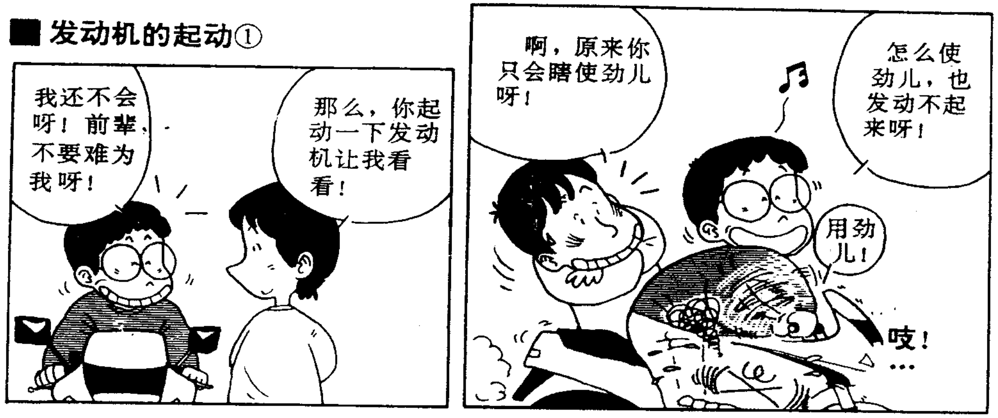


以上讲了踏板的踩法和车把的握法，这些都和脊背的形态密切相关。就是要求骑手的身体重心落在下半身。

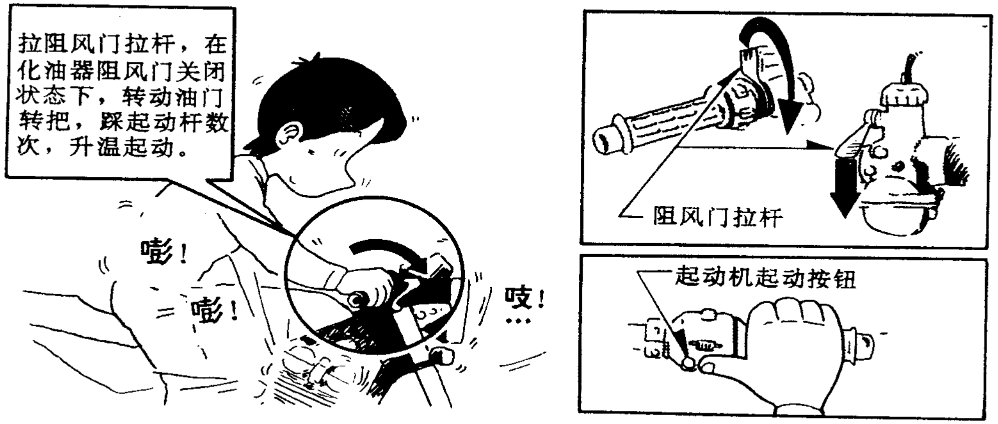
通过不时地移动身体，进行"加力"、"减力"，控制摩托车的总体平衡，这是一种微妙而重要的驾驶技巧。当然上半身也很重要，它的任务主要是操纵摩托车。在实际驾驶中，有很多操纵技巧是靠上半身的积极配合来完成的。但是你必须记住，真正的骑车高手，许多高难驾驶技巧，都是靠下半身来实现的。

行驶中，摩托车的运动和轮胎接地情况，是通过踩在踏板上的脚，以及从位于车体左右车轮旁边的脚跟到大腿，最后传感到臀部。由于脚和腿的支撑，可使身体左右前后地移动。这种由身体移动所产生的力通过踏板和车座对行驶中的摩托车起着重要的控制和操纵作用。尤其在转弯时就更为明显。这时车体的倾斜就是靠脚、大腿和臀部来控制的。也就是说，无论是直行、转弯，还是加速或减速，都是靠你的下半身来控制的。而你的双手，又是轻松自然地握在车把上。保持这种姿势，不论有多大的颠波和倾斜，只要下半身和车体形成一体，就会保持良好的平衡状态。

■ 发动机的起动①



●冷起动时的起动方法



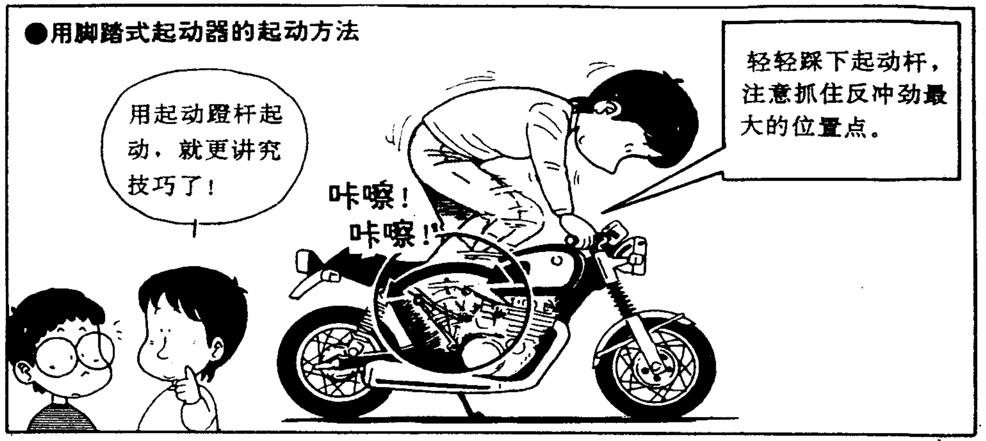
能够最大限度地发挥摩托车的使用性能，才是一个好的骑手。而要真正做到这一点，第一步先要学会起动发动机

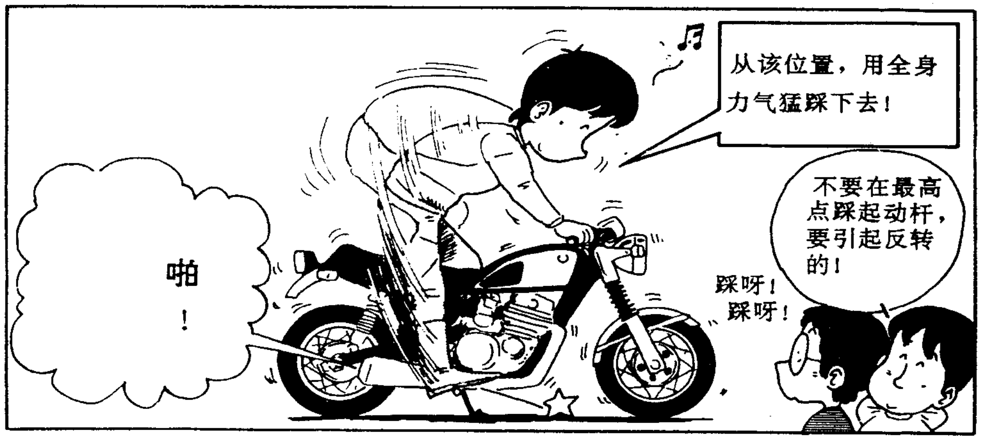
要按不同车型及起动结构来决定起动方法。一般情况下，四行程发动机摩托车是使用阻风门手柄，而二行程发动机摩托车是用电起动开关（按钮）。当温度升高后，将阻风门打到“半开”位置。但是，电起动时，只有，关/开两个位置。关键是掌握好起动的要领和动作的协调。

无论是用电起动按钮，还是用起动蹬杆，在起动发动机时，必须把阻风门开关放在“关闭”位置上。当然，也有在起动时，可以稍开阻风门的车型，但是重要的是你必须从平时就要养成爱车的好习惯。不论在什么情况下，绝对不可以把阻风门开的很大，并一个劲儿地拧油门转把，这决不是一个好的摩托车骑手所表现的行为。

电起动按钮，虽可连续按动，但时间要控制在2～3秒之内，不然，就会加快蓄电池的耗电速度。但是，当燃油开关为负压时，如果燃油开关在“ON”位置，又不按动电起动按钮，燃油往往不能流回化油器。因此，只有在起动时，才应把燃油开关打到“PRI”位置。

●用脚踏式起动器的起动方法





为防止行车过长因重力使汽油（哪怕一点点！）进入发动机，摩托车上装有燃油开关。对于能在停车时自动回归“OFF”的负压型摩托车，在重新起动时，应把燃油开关打到“ON”的位置上。这种成为操作习惯的“自动转换”，对起动其他类型摩托车也是适用的。

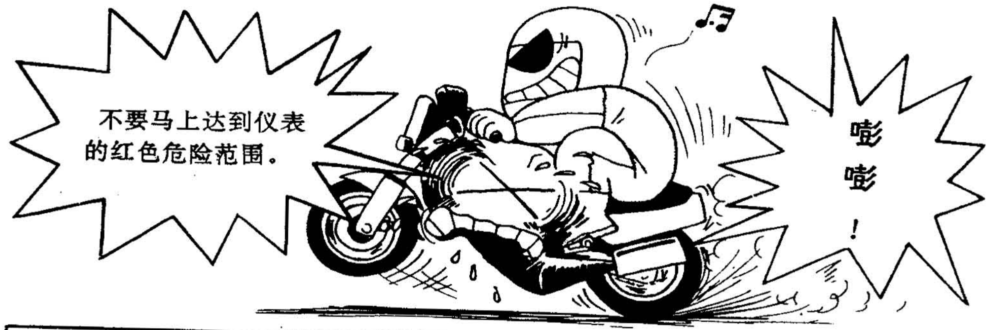
多数摩托车，都是用反冲式起动蹬杆来起动的，起动时只要轻轻踩一下起动蹬杆就能起动，并不需要特殊的起动技术。但要掌握从起动蹬杆游离状态时到达最高位置时，用“猝劲儿”一脚踩下起动蹬杆。避免在蹬杆半截位置反复地踩起没完，使发动机“吃油”过多，反而难以起动。

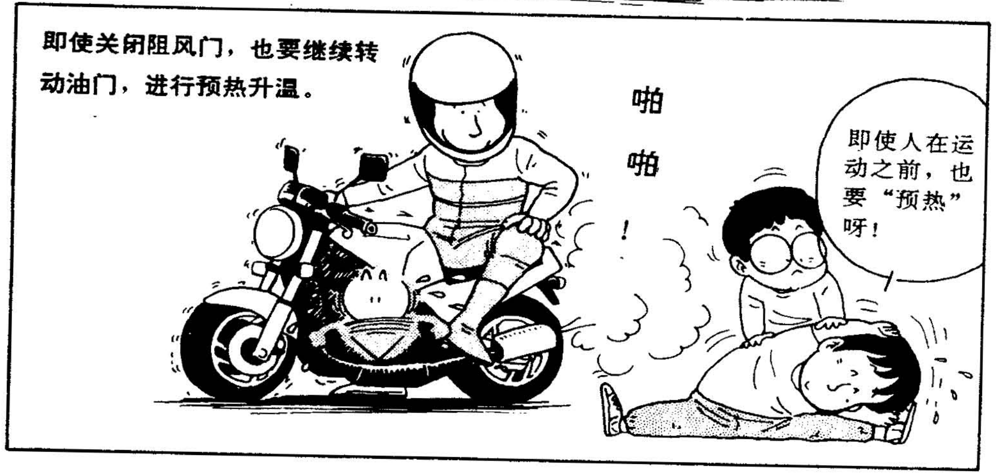
四行程发动机摩托车有多种车型，其中125CC以下排气量，装有减压联锁机构，其起动方式和要领大体相同。如果自作主张地调整起动蹬杆位置，反而更难以起动。其他一些大排气量，单缸摩托车，应按上面的图示要领进行起动。

使用起动蹬杆起动时，应注意掌握化油器阻风门的开度。避免无意识地拧动阻风门，使开度不是过大就是太小。如出现连续几次不能起动时，应停下来想想原因在哪。

■发动机的起动②

●起动后要充分预热运转



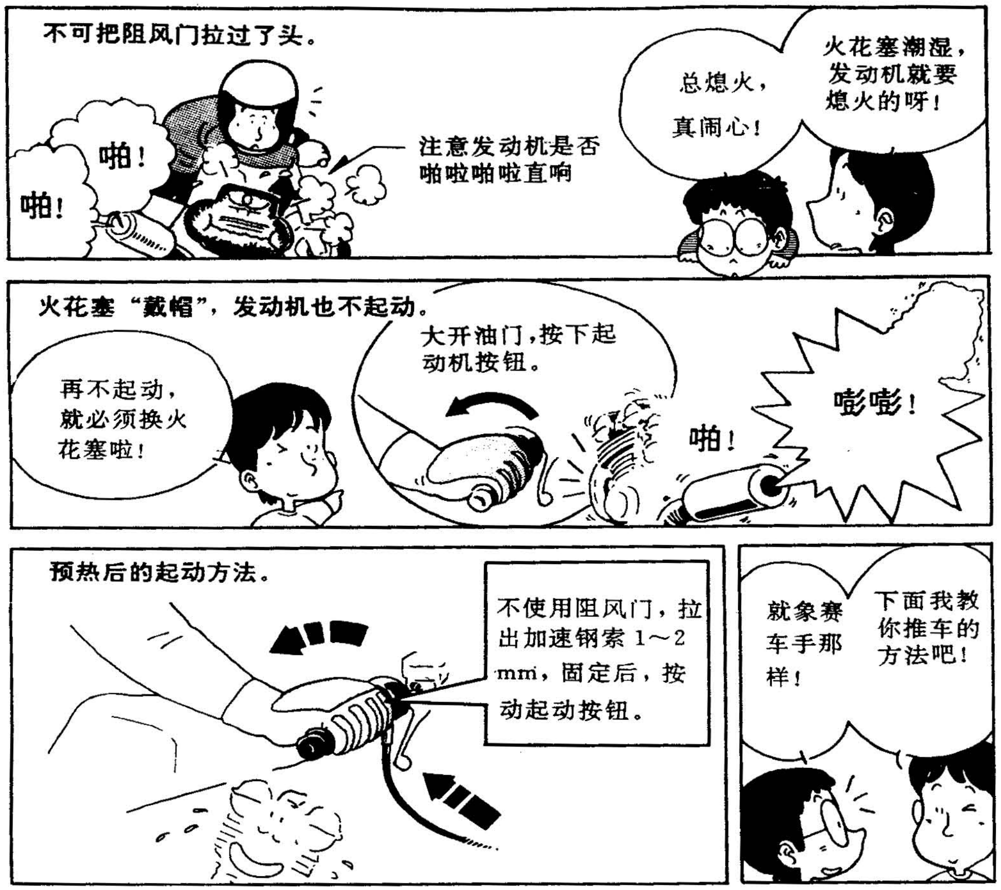


发动机在低温起动时，汽油不能和空气充分混合，油门反应也不正常，发动机就会“倒气”，发生抖动，甚至熄火。此种状态继续下去，反复硬拧油门强行运转，就会供油过多，使燃烧室和火花塞积炭。因此，要避免强行冷起动。

如果发动机处在给定温度以下状态，活塞和气缸等滑动部分的间隙就不正常，而且润滑油也不能充分循环，其粘度也就不能达到润滑时的最佳程度。当从这种空载怠速状态下到加载运转，就必然会损害发动机。

目前市售的摩托车，并不具备快速起动的性能。因此，要防止突然把阻风门打到“全开”位置，只能降低车的性能，减少使用寿命。

因此，要进行预热处理。多数四行程摩托车的阻风门，都有高速空转机构，即能稍微提高怠速空转的机构。因此，在起动发动机时，可以在拉开阻风门的状态下进行起动。当出现转速过高时，或排气管“喘气”，排气不连续时，可关闭阻风门，然后重新起动。没有高速空转机构的摩托车，可以连续拧动油门转把，提高发动机转速，直到运转正常后，再关闭阻风门。



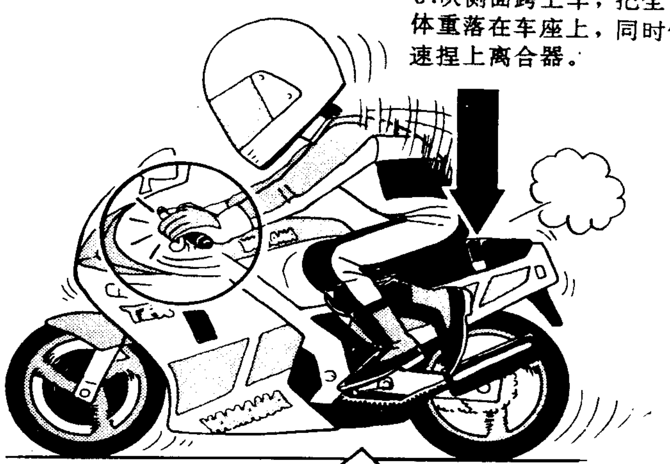
即使把阻风门完全关闭，突然给油，发动机起动，摩托车就起步了。即使这样，也不要猛加油门，加大负载，或接近“红色危险”范围，而应稍等片刻，再起步行驶。

二行程发动机的摩托车，更要强制预热运转。在发动机起动后，要尽早关闭起动机。不然“生气”就会滞留在曲轴箱里。这样，不用跑多远，发动机就会熄火。即使发动机还在运转，实际上“马力”已下降了一半。严重时，发动机运转异常，直至熄火。

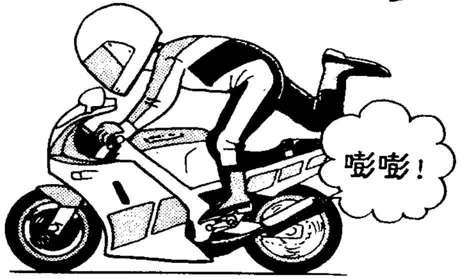
关上起动机，用油门控制发动机正常运转，仍然不能把水气排出去。这样就会损伤机器部件。在摩托车起步后，在一定时间内也要控制发动机转速，逐渐地加大油门。

推车和上车

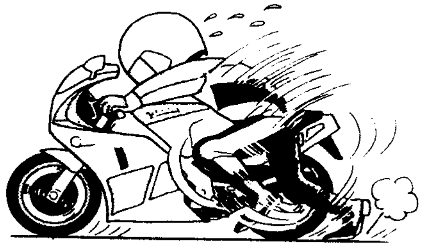
3.从侧面跨上车，把全部体重落在车座上，同时快速捏上离合器。



●发动机起动后，放开离合器，跨上摩托车。



●如果发动机起动不来，应下车捏上离合器，继续推车。



不论机械生产技术怎样发展，成品好坏，关键还在于人的大脑和技能。对于骑摩托车的你来说，一定要记住这一点。发动机稍有一点毛病，就马上给修车店打电话，那你哪还象一个骑手呢。

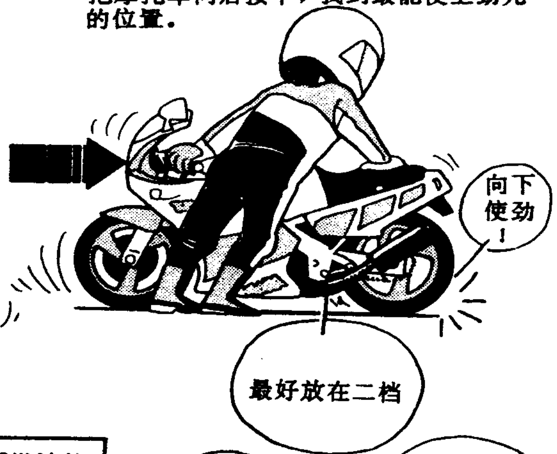
首先，你要学会推车技术。推车虽然要用些力气，但是重要的，仍然是靠你的头脑和技能。

你推车之前，应把变速齿轮放在1～2档上，同时松开离合器（分离），将摩托车前后地推动。这是为了在离合器片之间进入一定量的润滑油，就会更容易地进行离合器的分离。

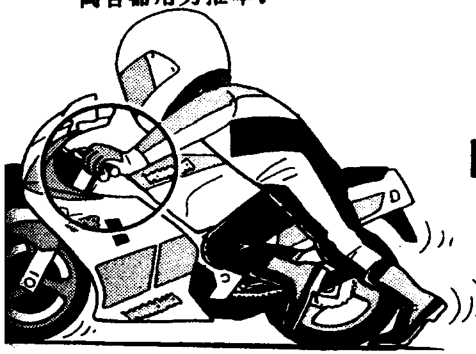
如果发动机处于冷车状态，调节好阻风门和起动机之后，把油门全开。如果熄火，就反过来，把油门和起动机关闭，再把燃油开关打到“关闭”位置，再把油门全关上。

把变速齿轮打到起动档位。由于推车的用力程度和发动机运转情况相协调

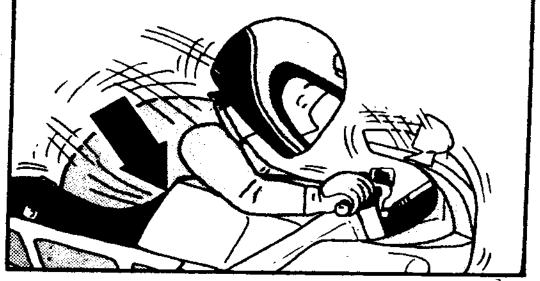
1. 在啮合状态下，保持离合器“接合”，把摩托车向后按下，找到最能使上劲儿的位置。



2. 从这个位置开始，放开离合器用力推车。



二行程摩托车，可采取胸或腹部顶压燃油箱的办法推车。

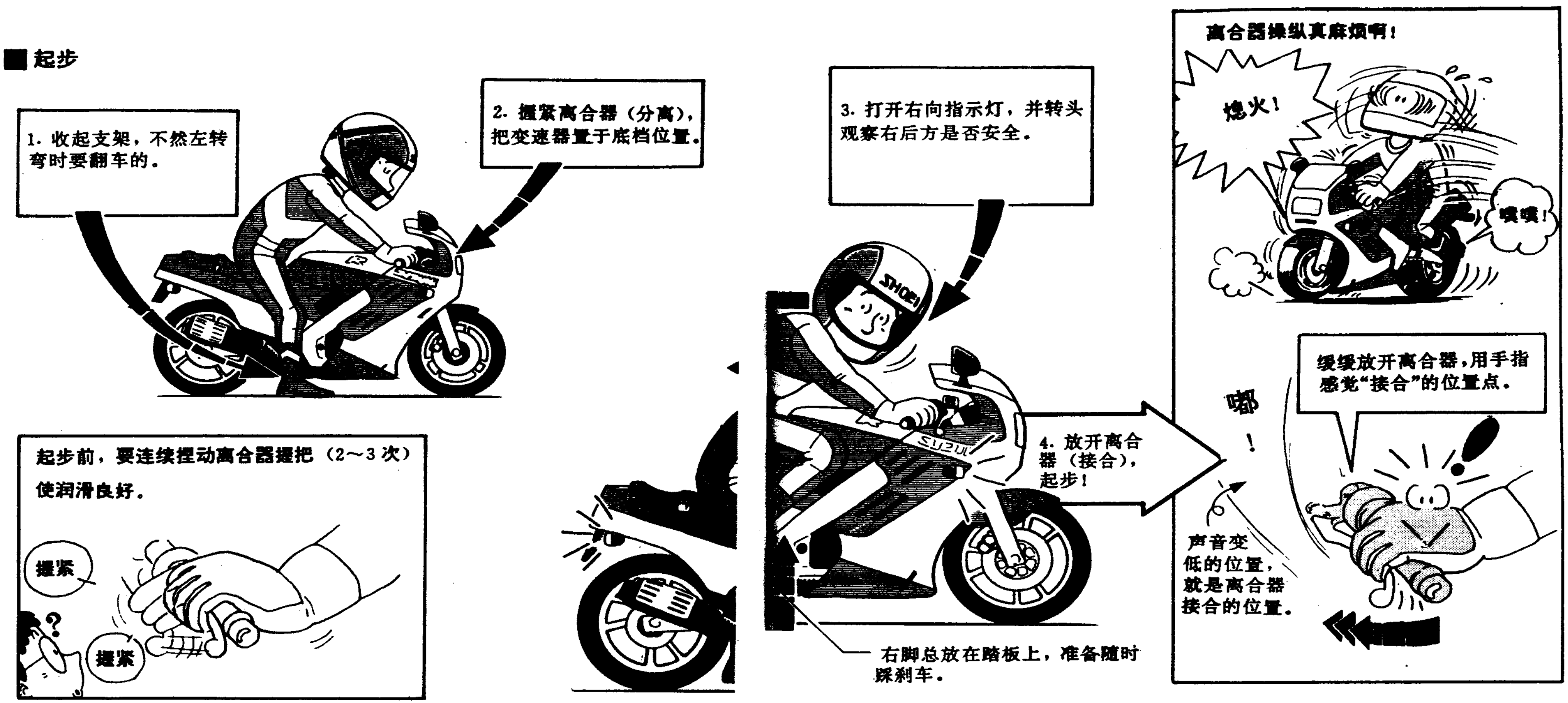


，所以一般使用二档位。但是二行程摩托车也可以用一档。不要放开离合器握把，把摩托车向后压，压到合适位置，就可以推车了。

放开离合器握把，一口气把车向前推去。如果很费劲儿，可打在空档推车，但是换档要快。在推车帮助起动时，不要把臀部撅得过高。尤其250CC以上的摩托车，使用这种姿势就更困难了。正确的姿势，是把身体尽量贴近车体，腕部弯曲，胯骨靠在车座旁侧，全身用劲儿推车。推车的要领，不是用手腕，也不是用臂部，而是靠腰劲儿。同时尽量使车体保持直立状态。

推车帮助起动时，不要使离合器处于半离合状态。当在推车时，有“啪、啪”声音时，要马上松开离合器，并迅速骑上车，别捏制动，变速器打到空档位置，以减少发动机的运转阻力。

起步



起动后，发动机预热完成，你就可以信心十足地转动油门转把，“嘭”地松开离合器，顺利地起步开车了！这是你学开摩托车的第一次起步，你心里一定很激动，甚至会情不自禁地说：“真棒！”但是你要记住，不管过了多少年以后，你成了熟练的摩托车手，也要坚持每天进行这种“低转速（发动机）快接合（离合器）”的起步技巧训练。“功夫不负有心人”，只要坚持，就会悟出和掌握油门、离合器的奥妙所在。

清晨起床后，在第一次起动摩托车时，应进行2～3次离合器的“分离”——“接合”。因为浸油式离合器，如果润滑不好，就会发生“跳键”。摩托车“前窜”的现象。当然，平时也有时出现这种“跳链”现象，应从空档时开始，把前后轮制动，并养成习惯。使用自身起动机或反冲式脚踏起动器进行起动时，也应遵循这个原则。

然后，握紧离合器（彻底“分离”状态）。将变速踏板置于“一档”位置。这种档位控制（换档）感觉很重要。很难想象，一个好的摩托车骑手，在任何时候也不会“咔喳咔喳”乱踩变速踏板。操纵任何机械都要使用巧劲儿，而不能“硬来”，变速更要干净利索，这是顺利起动、快速行驶所必备的。因此，起车练习就要从这里起步，开始练习换档的时候，不要心切，重要的是持之以恒经常地练习。另外，在换档变速时，决不能使发动机高速运转。

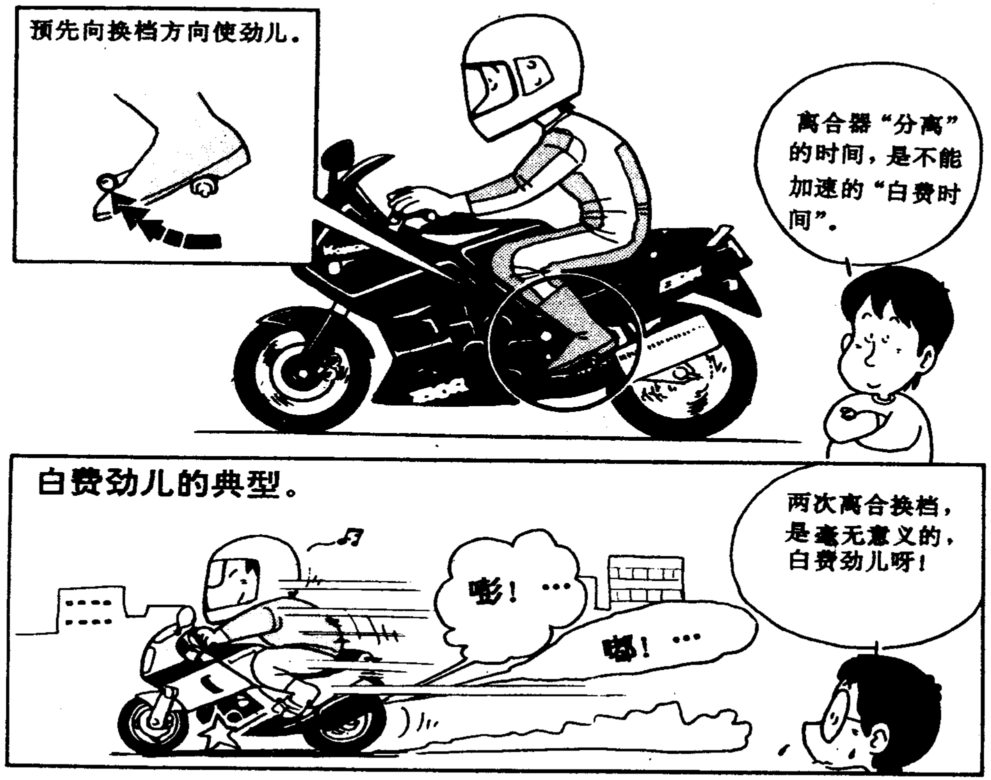
换档完成后，要象在培训班练习驾驶起车那样，严格遵守打转向指示灯、回头瞭望，确认安全后再开车这一起车顺序。并严格养成这一习惯，不然发生意外事故，就追悔莫及了。

然后，慢慢放开离合器握把，使离合器慢慢地“接合”，转动油门转把，在“半离合状态”下起步。

起车时，要尽量控制发动机转速不要太高，争取掌握从离合器“开始接合”到“完全接合”这个过程中，始终使发动机转速保持稳定的这种操作技巧。这种技巧的掌握有个循序渐进的过程，不争求之过急。开始时，半离合时间可能比较长，要在多次练习中，摸索“感觉”，终会达到掌握“瞬间”完成半离合的操作技巧。这种技巧的关键，是动作的滑顺和协调，决不能生硬。

换高档

●尽量缩短离合器“分离”的时间。



摩托车起步后，就是加速的操作。为了使发动机达到相当的转速，就要换高档。但是换档时，离合器“分离”这段时间，只不过是“空走区间”，既不能加速，也不能用油门控制摩托车的速度，只能是一种“惯性行驶”。因此，要尽量缩短换档时离合器的“分离”时间。

开始时，为了记住点火正时位置，在挂高档之前，就要对变速脚踏板给出提前角，把变速踏板轻轻地向上抬起。与此同时，稍微拧动油门转把（又不是关闭状态，处于加速力近乎等于零的程度），并迅速捏上离合器握把，使离合器“分离”，这时就可以换档了。这种操作中的“感觉”，以及几个操作动作的协调是特别重要的。捏上离合器，又立刻松开，使离合器迅速“接合”，再把油门开到适当程度。

如果能使离合器的断续（分离——接合）和油门的开关协调得恰到好处，你就是个变换起车的成熟骑手了，也就不必预先对变速踏板加力了。

换低档①

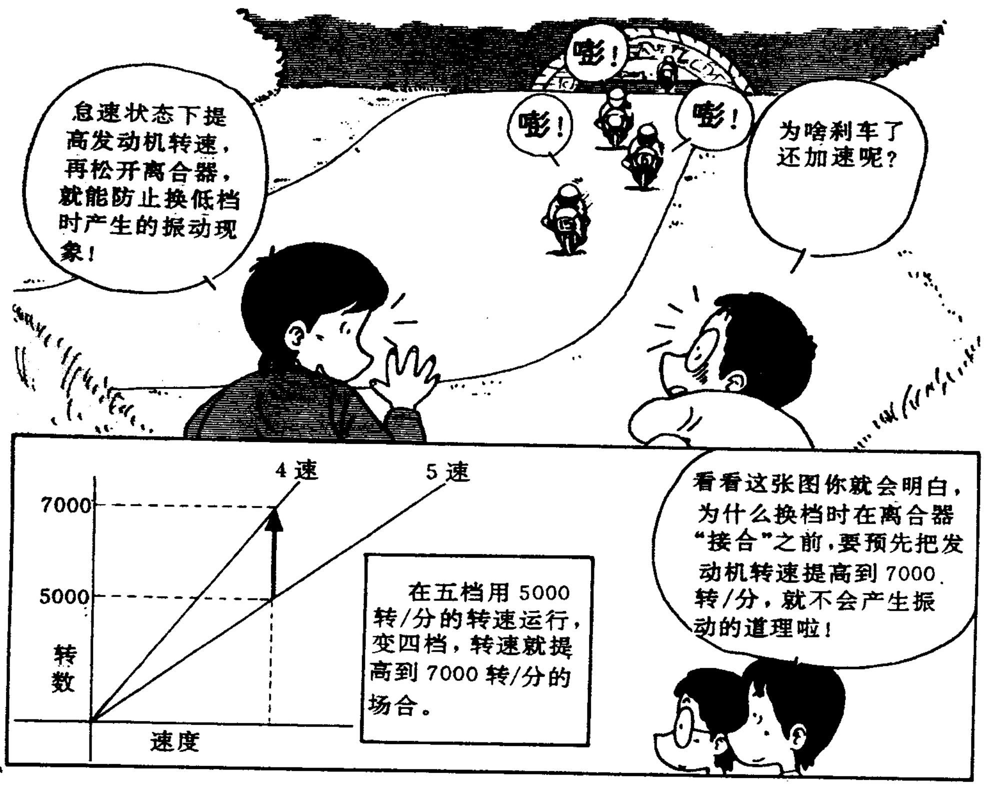
●怎样才能防止因转速差引起的抖动呢？

换低档有二个目的，一是使用高档，以 50km/h 速度行驶状态下的超车加速或爬坡时。因为加速需要有必要的驱动力。这时的操作要领和换高档是一样的。在收油门的同时，迅速捏上离合器，换低档，使车加速。离合器“分离”的时间越长，越不容易和发动机转速协调，必然产生抖动现象。这些，就象从六档换到三档一样，往往要换几次档位才行。在这当中，哪怕是有一次“停顿”，发动机转速差就增大一次，离合器“分离”时间也就延长了。如果只进行一档的瞬间减速，这样的换档虽然要进行几次，但是却轻松多了，而且也快。

换低档第二个目的是，在制动时，为适应“下一个车速”而换低档。换低档后，离合器随即“接合”，车体就受到冲击而产生抖动。后轮产生抖动，车体就不稳。此时，可按上面的图示，采取半离合操作方法来防止抖动。要知道，这个方法是很有效的。

■换低档②

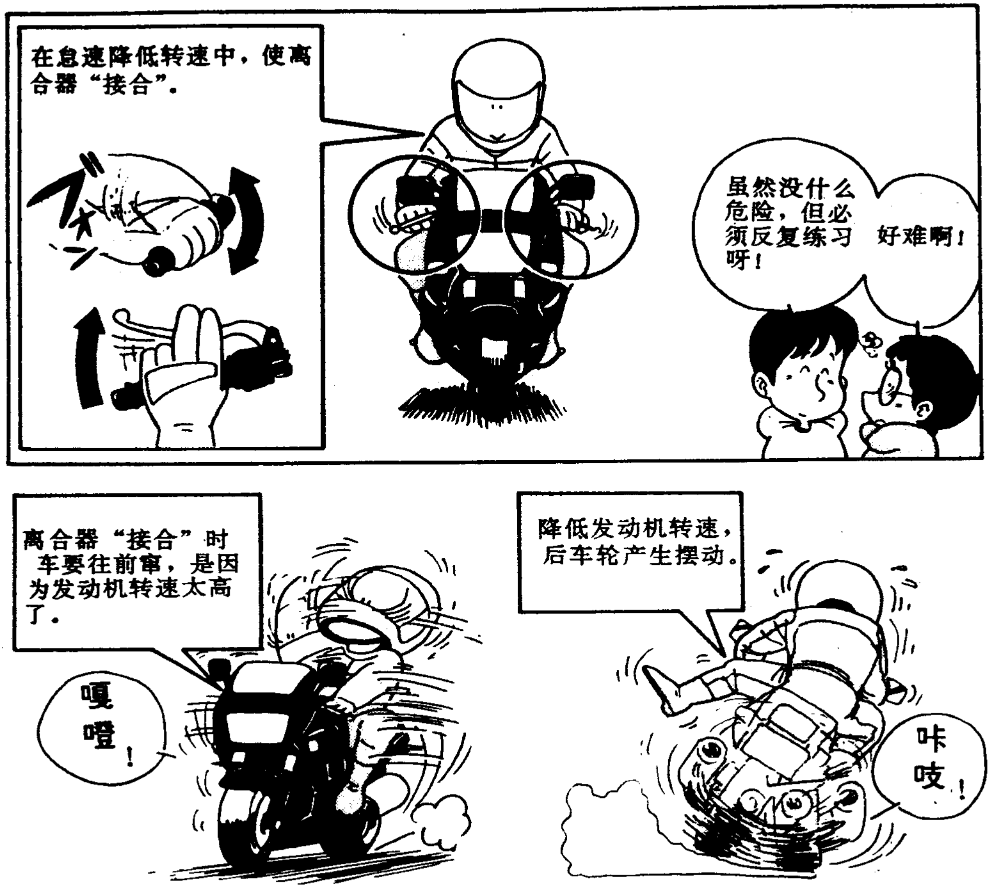
●怠速状态使离合器“接合”，防止换低档时产生的抖动现象。



在减速当中，为什么在换低档，离合器“接合”时，车体会产生振动呢？如上图所示，这是因为即使在同样车速下，由于档位不同，发动机转数所产生转数差所引起的。为此，就必须进行转数差的调整。即捏上离合器使之“分离”，踩下变速踏板，在离合器“分离”状态下，迅速拧转油门转把加油，提高发动机转数。在收油门的同时，松开离合器握把，使离合器“接合”。如果不减少离合器的“分离”时间，也很难协调为转数。所以要在极短时间内，和点火正时一致，并使发动机在不高不低的转速状态下进行空转。

重要的是，要克服困难，反复练习，掌握“节奏感”，并不要忘了，用你的右手控制好前制动器呀。

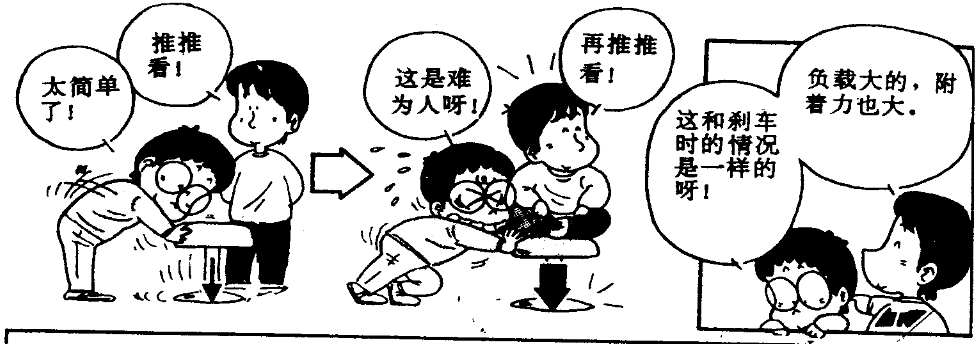
开始练习时，应选择开阔、安全的场地。不用前、后制动器，只靠发动机制动进行换档变速。时间长了，就会摸准点火正时。当然在实际驾驶时，要使用前后制动器进行换档变速。遇到红灯信号，马上收油门减速，可是信号又变成了绿灯，只得立即加速起车。在这类情况下，和上节讲的超车加速一样，也要采取换低档变速的方法。

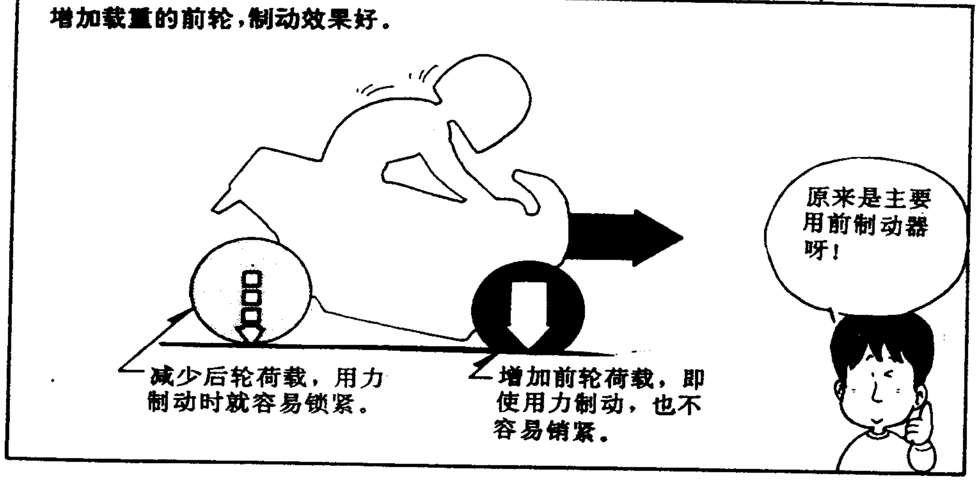


换档减速时，一个劲儿地提高发动机转速，甚至接近“红色范围”，再用发动机制动来进行减速，这种想法是错误的。姑且不说在下坡时挂一档进行减速是否正确，但这种方法是决不可以用在其他场合的。你的摩托车前后轮都有制动器，那么在减速时，你为什么不可以利用它们呢？

在转弯入口处，为什么要在制动的同时变低档减速呢？难道不是为了发动机制动吗。转弯时，要从入口处开始加速，所以必须预先进行正确的换档。当发动机制动过度时，车体就会不稳。因此，除了是在长的下坡路段或在路口等信号这种情况外，都不要采取发动机制动的减速方法。如果用前后制动器就能充分达到减速目的。就可以一档一档地换档减速。这样，不但能缩小转数差，而且发动机转数也下降了，当然就会减轻因离合器“接合”而生产的车体抖动现象。如果是高档位，几乎不用加大油门，只要控制好前制动器就行了。

■ 刹车①



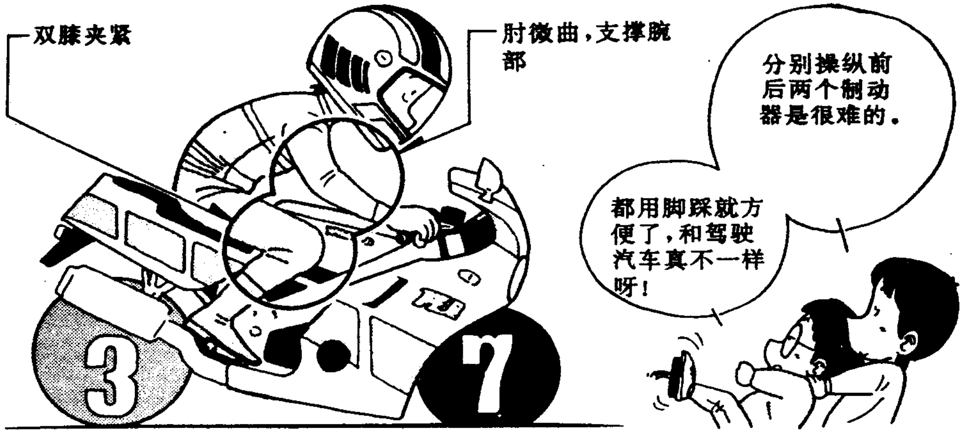


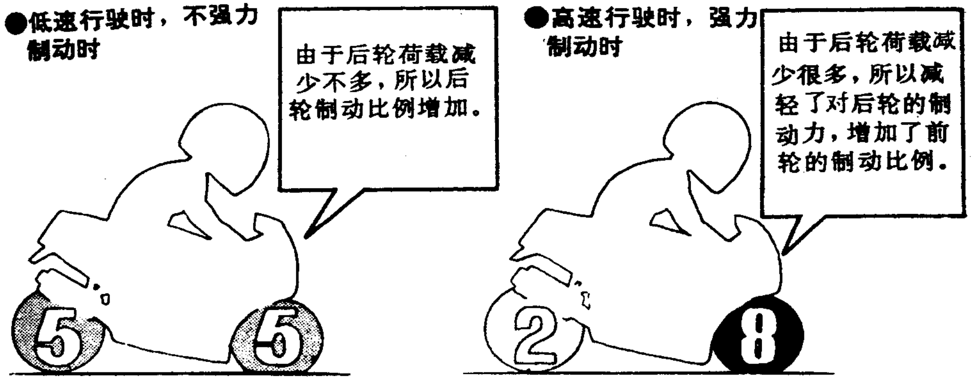
摩托车装有不同用途的前后两个制动器，这是自有道理的。当加上制动时，车体和骑手的重量，主要是加在前车轮上，而后车轮却减少了重量。当降低车速时，载重就发生了移动。这样，轮胎对路面附着力，即垂直荷载越大，轮胎的“夹紧力”就增加得越多。也就是说，增加了前轮的“夹紧力”，而后轮却减少了。所说的制动力，就是由轮胎的这个“夹紧力”产生的。

和小汽车相比，摩托车的车体稍高些，但是长度没有小汽车长。所以，在换档减速时，前后荷载移动量很大。而且移动量因减速程度不同而异。如果带人，这种移动量变化就更大了。由此可见，为了把这些不同情况下的制动力加到轮胎上，没有前后各自独立的制动装置是不行的。

不难明白“最能发挥强制动力的是前车轮”。那就是人的实际操作，也就是说，摩托车制动“主角”就是你的手！后车轮对路面的“夹紧力”小于前轮，当加上较大制动时，车轮就会马上被锁紧，其结果，制动力反而降低了。这是因为人类的脚在力的调整上，总不如手那样细腻的缘故。

●看看前轮为 7、后轮为 3 这样制动力分配下的制动效果





虽然情况象上面图示那样，如果前轮制动，后轮不同时制动，车就会不稳定，而且还会延长制动距离。在不同车速时，不管加多大的制动力，前后轮的制动力的分配也是不一样的。

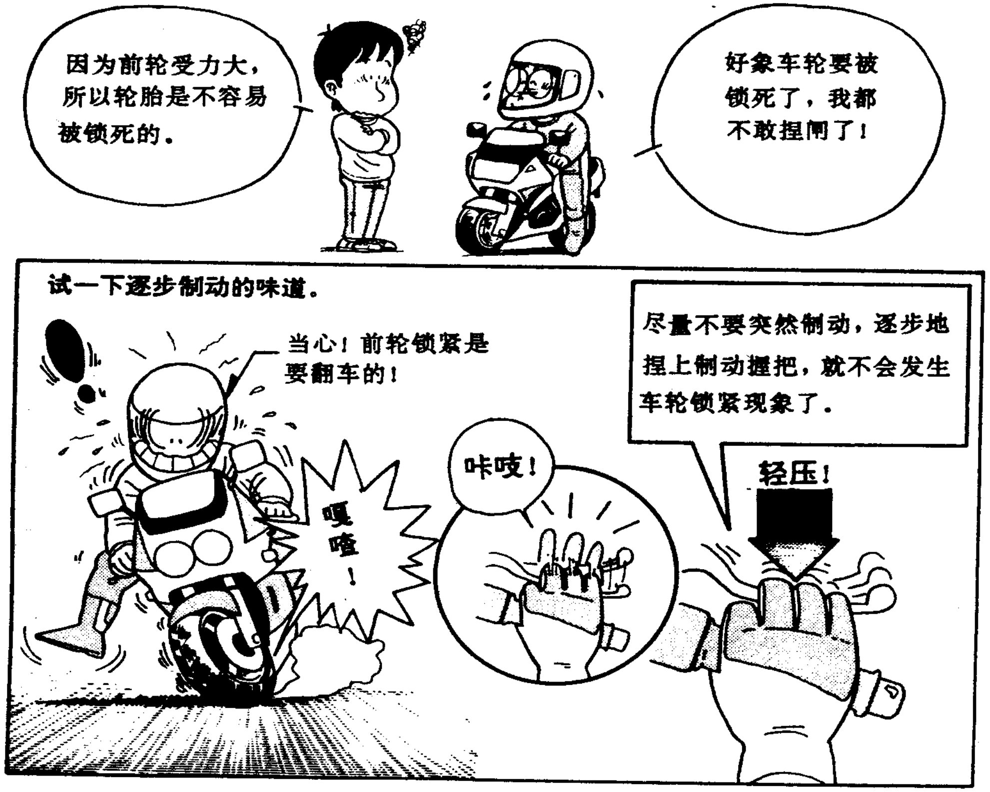
因此，重要的问题，就是获得制动力的平衡。

在低速行驶时，减速度越小，加在后车轮的制动力的分配率则越高，如果车速在 40km/h 以下，前后车轮的制动力的分配则可以是同等的。相反，如果在 100km/h 以上车速时制动，前后车轮的制动力的分配比有时会达到 9：1 左右。

为了能用你的身体感觉出来前后轮制动力的分配情况，可以在比较安全的练习场地，在车速为 60km/h 时，按前轮 7 后轮 3 的比例，反复进行强制动紧急刹车练习，就能达到恰如其分的制动技巧。然而，最重要的是，摩托车骑手你自己的身体。在很强的减速过程中，始终要保持前章节说的那种姿势，要用膝部和脚脖子等身体部位夹紧车体，并且要弯腰弓背，用背肌拉住上身，就能避免因急刹车身体窜出去发生危险。你必须记住，千万不能把体重压在双臂和手腕上！还要抬头，目视前方，保持一定距离的视距。

■刹车②

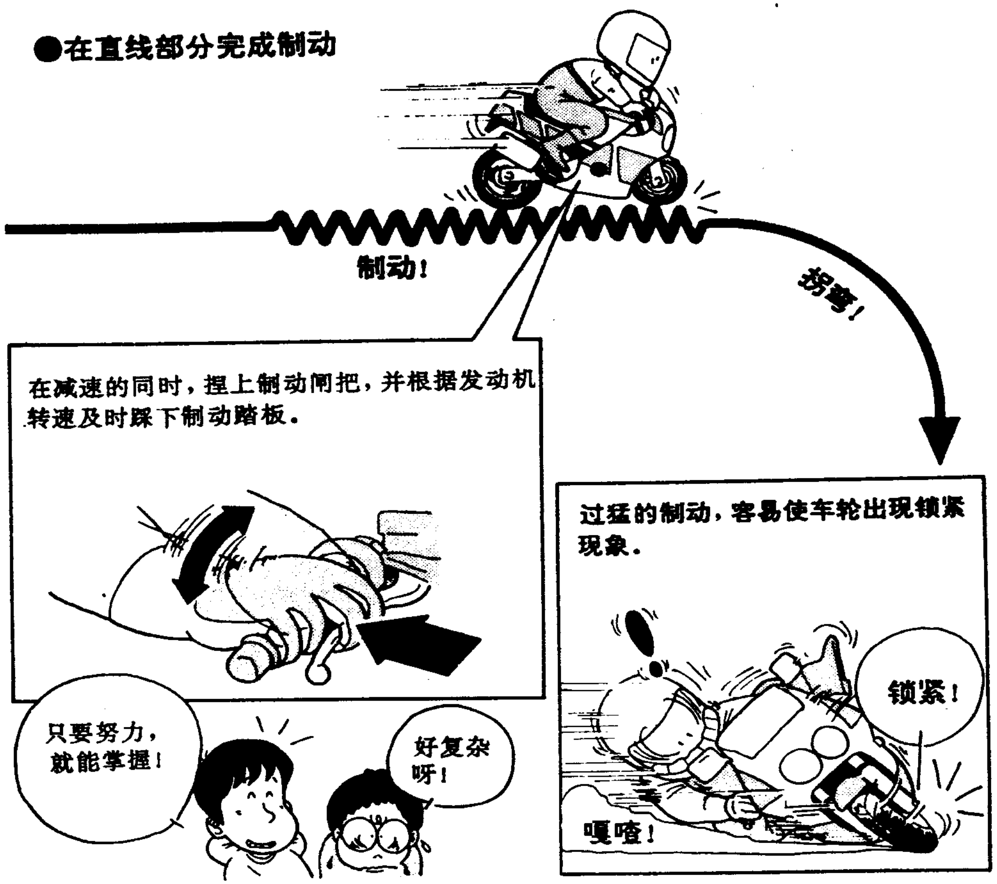
●为什么制动时，车轮不被锁死呢？



当把前制动捏到底的时候，对于一个摩托车新手来说，是绝对不敢的。因为这样制动会使前轮锁紧而翻车！为此，你就要从前面讲的骑车基本姿势练起。检查一下你的体重是不是压在了手腕上。如果腕部是很轻松自由的，即使前轮被锁紧，只在放松一下制动闸把，摩托车就会重新获得平衡。当然，这是以直行为前提的。

如果通过双臂支撑着车把，把体重移向前车轮上，就容易使前轮锁紧。加在车把上的重量越大，这种“锁紧力”也就越大。但这一锁紧力的增加是有限度的，当增加到一定程度时，这种锁紧力反而开始急剧下降。如果整个体重全都压在前车轮上，那么，在未达到上述的“限度”时，荷载就会增加过度。因此，在开始阶段，不要进行这样的强制动，可以按前轮 7 后轮 3 的分配比例进行制动练习。另外，还必须掌握和养成下半身充分放松，膝部稍微弯曲，使腕部轻松自如地压在车把上，这样的姿态较为正确。在此基础上，就可以进行强制动急刹车练习了。如果猛力地制动，就如同故意锁紧一样，给车体和轮胎一个突然冲击力，就会在瞬间出现“锁紧现象”，这是不可取的。

●在直线部分完成制动



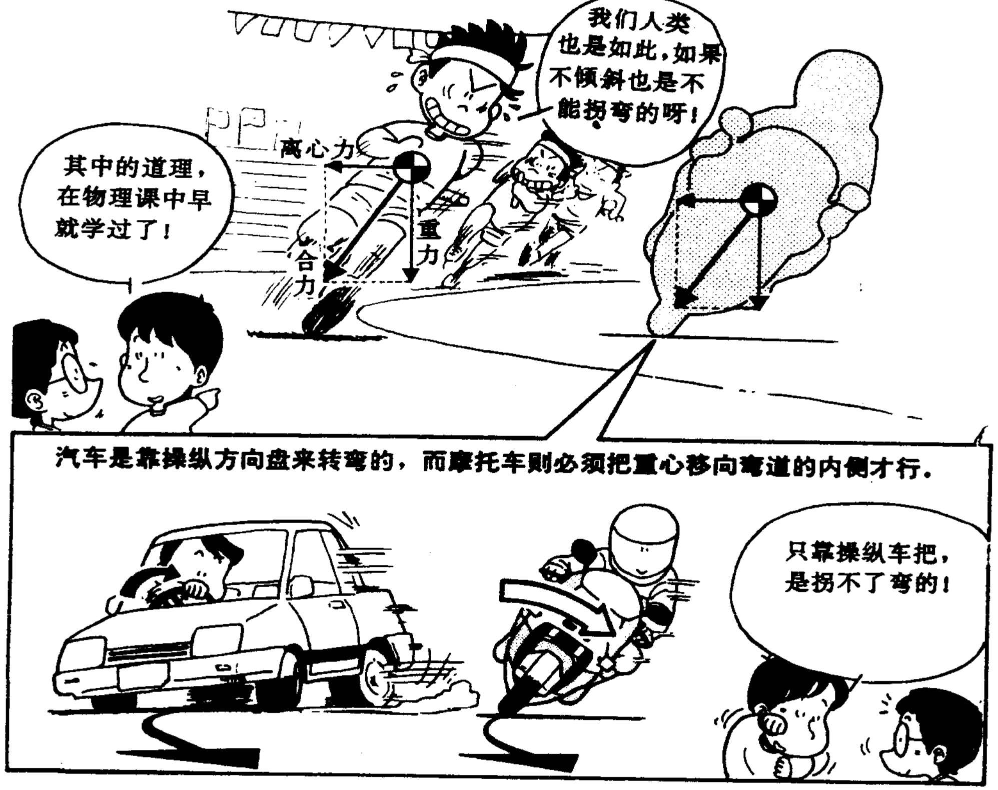
轻轻地捏上闸把。这种感觉是至关重要的。在开始阶段，从开始捏闸把到最大制动，大约需要 1 秒多种，这是正常的。在练习捏前制动闸把时，就应该象手里有一把粘土那样的感觉。只有采取这样的捏法，才不会对轮胎或摩托车其他部位产生冲击。在这样捏制动闸把当中，来感觉轮胎的“锁紧临界点”。这样就能在车轮即将被锁紧的瞬间控制它。而这个“即将被锁紧的瞬间”，要在反复练习中仔细感觉，并记在心上，养成习惯性操作才行。

根据熟练程度，可以逐渐地提高捏闸把的速度，并争取能在零点几秒钟内完成制动。但是没有必要刹车太猛，只有娴熟和确实的制动，才能得到理想的制动距离，这无疑是安全的。

在弯道入口处刹车时，应遵循“换低档”一节所说的操作要领，在缓慢准确的换档变速中进行制动。

■ 转弯①

●没有合理的倾斜度就不能转弯

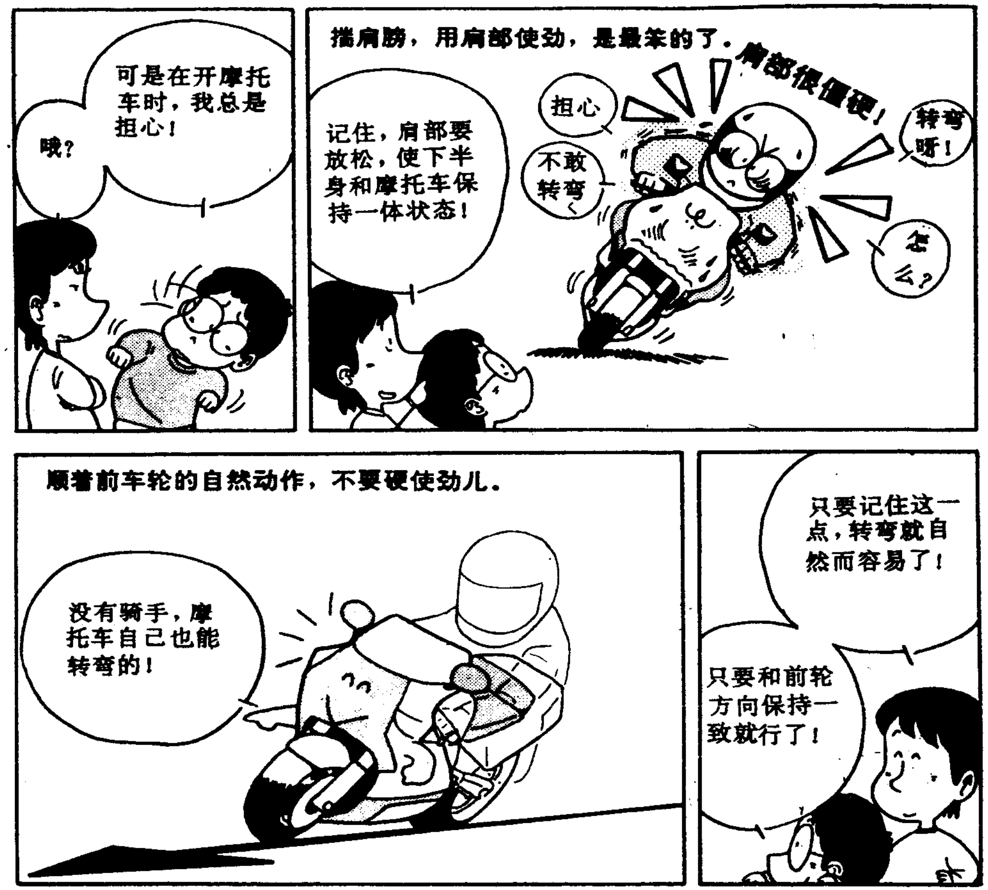


谁都知道摩托车转弯时，车身不倾斜是不行的，这是为什么呢？

摩托车有二个车轮。在转弯时，由于车体向外倾斜，产生的离心力，就要发生侧滑甚至导致横向翻车事故。所以，你必须和车体一起适度地向轮胎接地点的内侧移动重心，用以克服离心力，保持横向稳定性。

第二个理由，是由于转弯行驶时，车轮产生了一种“倾斜力”。当转弯时，车轮对路面呈一种倾斜的运动状态，于是就产生了向倾斜方向的“倾斜力”，这就是“车轮外侧轴向力。”

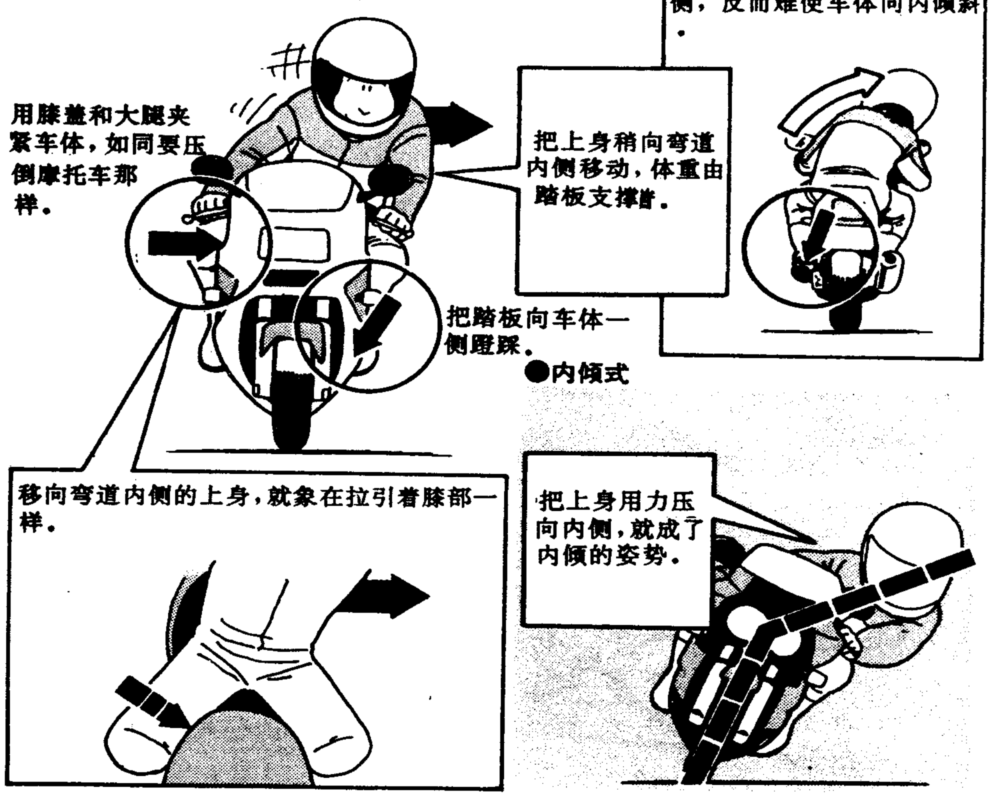
第三个，也是最重要的理由。摩托车转弯时，不论车体怎样倾斜，如果前后车轮都在一条直线上，两个车轮的外侧轴向力就会在车架中相互抵消，那么车体就不能转弯了。但是，作为交通工具的摩托车，只要车体倾斜，前车轮就会自动地转向一侧，就如同在自动操纵车轮一样。在前后车轮外侧轴向力的作用下，再加上你稍微加到操纵车把上的力——就如同汽车打方向盘一样，摩托车终于顺利地转弯了。



我们暂且不去探讨更深的道理，只需记住，顺着前车轮的自然运动，稍加力给车把（甚至不必用眼睛看着车把），车就会顺利转弯了，而且，并不是你有意识地去操纵车把。确切地说，应该是：“不要操纵”。当然，在低速行驶时，即使有意识地操纵，只要不操纵过度也是可以的。因为这种操纵，只不过是作为一点点的辅助，稍微给点力而已。当然，也有在高速转弯时操纵车把的，那是赛车手的一种高超驾驶技巧。我们还是回到现实中来，讲讲转弯时的基本姿势吧。那就是用下半身支持着上半身，手腕自由放松。如果上半身硬梆梆地压着摩托车，使车倾斜，而且腕部和肩部又不能放松，就如同将车把固定了一般，哪还能使车把自由地向内侧转动呢！前轮不能转向内侧，摩托车哪能转弯！转弯不成，就硬性让摩托车倾斜，这当然是危险的。你必须清楚，让车把能自由地转动，只是一种很微小的动作，目的在于获得车体的平衡。如果没有这种平衡，车就会失去稳定性。对这种不稳定性，人们都有一种特殊的敏感，所以都害怕不稳定。何止是害怕，这的确是一种危险！

■转弯②

●人体和车同时向内侧倾斜

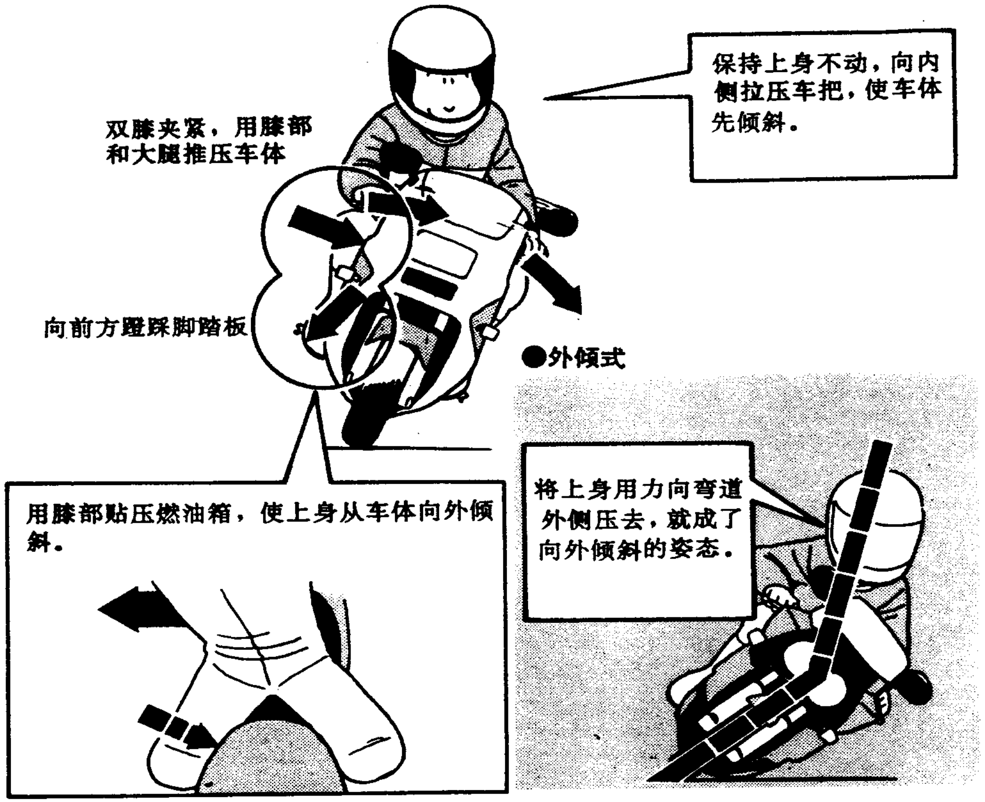


由上一节讲的内容可知，让车体倾斜着转弯并不象想的那么容易。但是，这却是必须掌握的基本要领。

这个基本要领是，必须把大部分体重放在弯道内侧的脚踏板上。也就是说，弯道内侧踏板所承担的体重要比外侧大得多。要记住：使车体倾斜的关键，就是对内侧踏板增加“荷载”。尤其对初学者来说，必须牢牢记住这一点，这是转弯时最基本的操作要领。不论是在和其他操作配合使用的时候，也不论多么高的行驶速度，最重要的仍然是使车体倾斜，这是发挥摩托车固有的性能的一种方式。只有这样，才能使摩托车前后轮紧紧地咬住路面，才能最大限度地发挥摩托车的转弯能力。

难道按照上面说的，车体真的就能倾斜了吗？你想想看，当你只用脚踩住内侧踏板时，就如同把踏板蹬向前方一样，瞬间车体就有了少许的倾斜，当内侧和腿靠在燃油箱等车体部位后，车体就不会继续倾斜下去。而事情的另一方面是，在脚踩内侧踏板产生的反力作用下，身体就被推向外侧。这时，身体与摩托车的“合成重心”也就不能移动，所以车就不能转弯了。

●先让车体倾斜



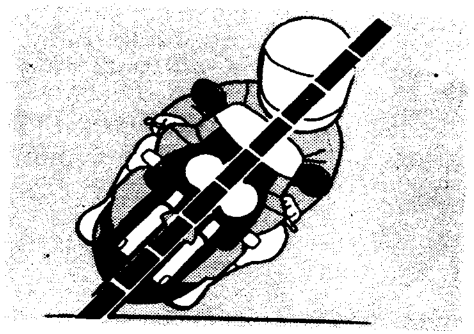
向车体方向踩蹬弯道内侧的踏板，这是先让身体向外倾斜的关键，从而保持人和车体的一体，自然地进入弯道。当需要车体有更大倾斜角度，或者在有弯道转弯时，你端坐在车体中央位置上，这时的“荷载”是不够用的。为此，应该使上身向内侧移动的同时，用脚用力踩住踏板，这样就能对车体产生更大的“荷载”。形成人体和车同时倾斜的转弯姿势。这时，也可以用车体外侧的脚对车体进行“拉牵”。但是决不能有意识地“生拉硬扯”，不然就会减小轮胎对路面的“夹持力”，而发生侧滑事故。

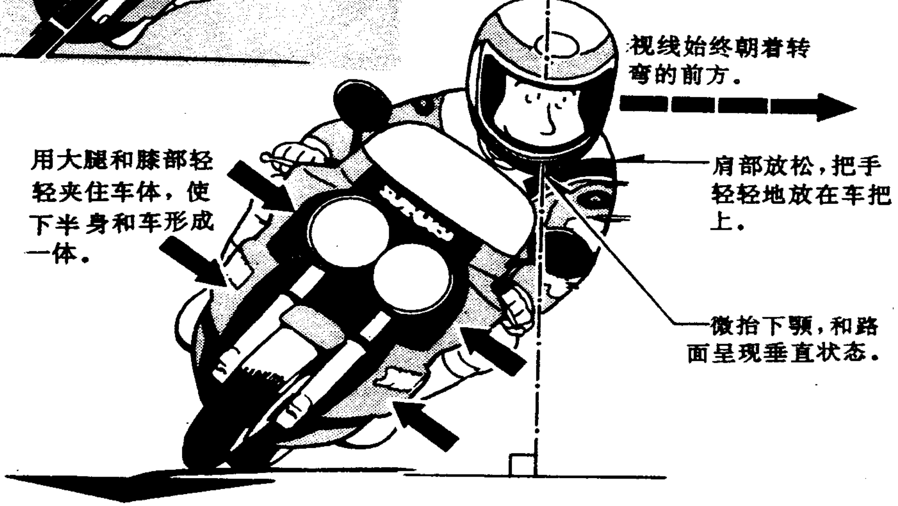
反过来说，用好外侧的脚，对转弯时车体的倾斜是很有效的。用位于外侧的脚，向前方蹬踩踏板。同时，利用其反作用力，使膝部贴压燃油箱，体重通过膝部加到燃油箱上。这就成了外倾斜姿势。但对于初学者来说，还是应该从把“荷载”加在内侧踏板的内倾斜姿势练起。

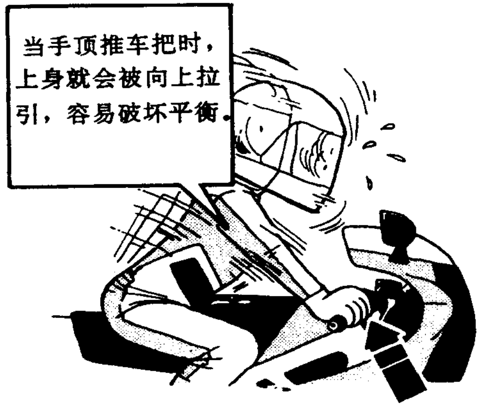
无论采用哪种倾斜方式，都可以“手脚并用”，通过操纵车把，从车体前部开始倾斜进行转弯。这种联合行动”的转弯技巧比较难掌握。对于初学者来说，最要注意的是，决不要给车把“加力”，而应靠体重的移动，达到倾斜车体的目的。

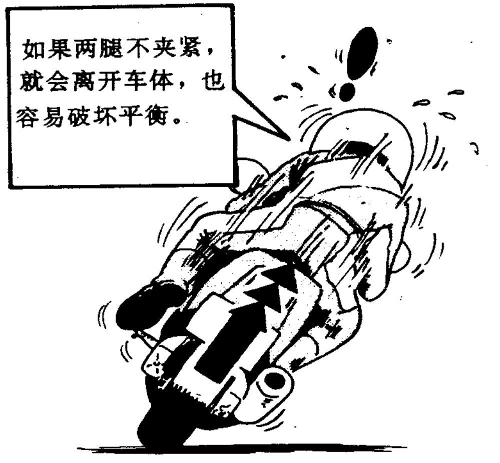
■转弯③

●“人车同位”倾斜是最常用的转弯姿势









对于直行状态中的摩托车来说，由于转弯使车体倾斜，而打破了直行时的平衡状态。这就需要进行较大的“荷载移动”。但是，当摩托车倾斜转弯时，就变成了另外的平衡状态。这时，再不能对摩托车进行任何强制性的操纵。荷载一下子就加到了内侧的踏板上，当车体转弯达到所需要的倾斜角度时，马上相应地消除踏板上的荷载。这部分卸除的体重就转移到外侧踏板或车座上。通过这种体重的转移，和离心力获得新的平衡，从而固定了倾斜角度。这个倾斜角对转弯时的安全是至关重要的。用外侧脚对车增加“荷载”，进行体重转移也是这个道理。

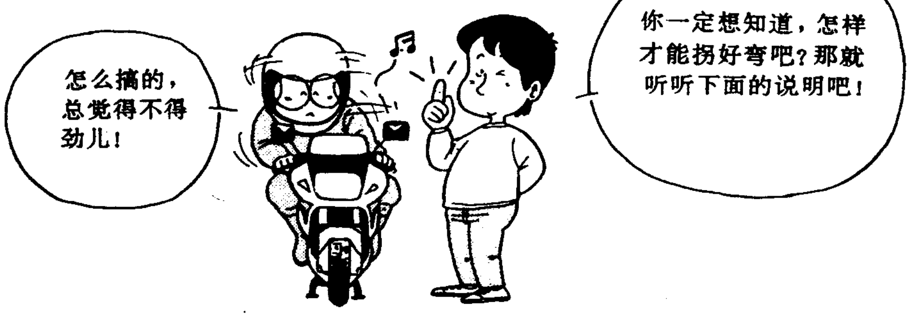
在摩托车倾斜转弯时，表现出来的内倾和外倾，无不是通过身体的移动对车体施加荷载的结果。但是“有意识地先移动身体”，这种理解是错误的。正确的理解是：为了使车体倾斜，你给车体加上了适当的荷载，而当摩托车开始倾斜后，又通过身体的移动，使先前加上的荷载又回到平衡的位置。

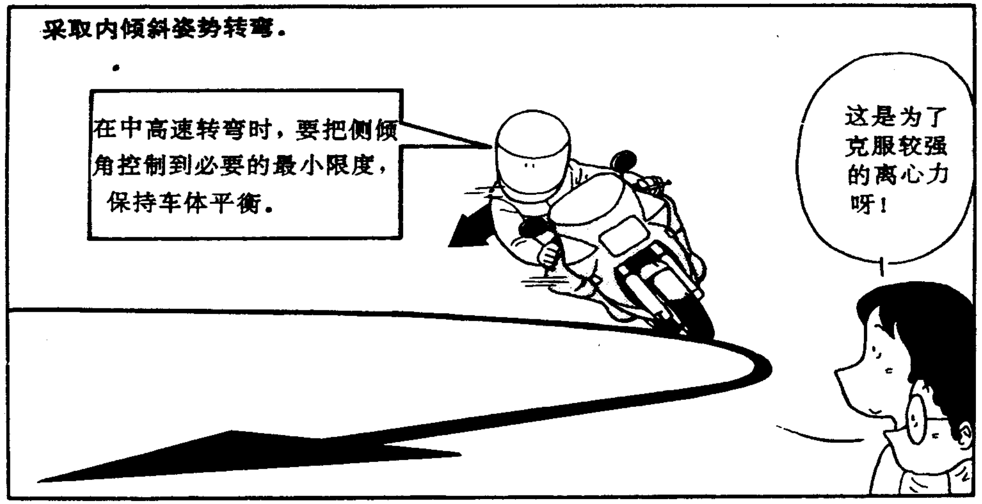
但是，这里指的只是车体对路面的倾斜。直行时，可以不改变原有的姿势，头部也随之一起倾斜。但不必和路面保持垂直，并且不要偏离车体中心。身体和摩托车的倾斜程度，应根据实际情况来掌握。另外，视线不应放在摩托车的正前方，而是摩托车的前进方向，即必须放在倾斜的正前方。

两支腿要轻靠在车体上，控制住摩托车（或你自己的身体），并以此感觉摩托车的运动状态。当然也没有必要长时间地用力夹着车体，只是在车体不稳或路面不平时，应该在车座上坐稳，保持好平衡。有人说骑摩托车是用腰劲儿坐在车座上。这就是说要努力使人——车保持一体。在初学练习转弯时，更应该用双膝紧紧地夹住燃油箱。也可以根据自己的习惯，不用膝部而使用腿肚或脚后跟靠紧车体，使身体和车保持一体状态。

上半身由背肌支撑，腕部自然放松，这是反复强调的要领。转弯时，使车体适度地倾斜，车体会更稳。也是为了最大限度地发挥摩托车车把这种特有的转向性能。不用说，当有较大振摆，或者为了操纵前制动闸把、油门转把或离合器握把时，手是要握紧车把的。

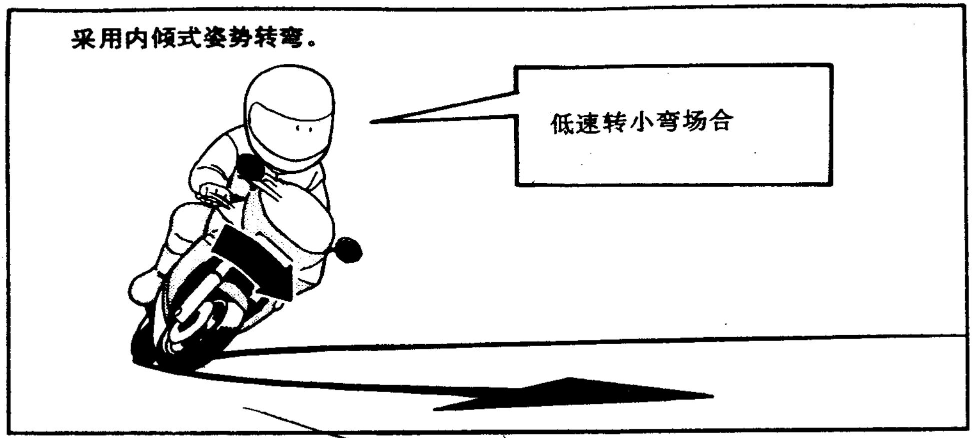
转弯④

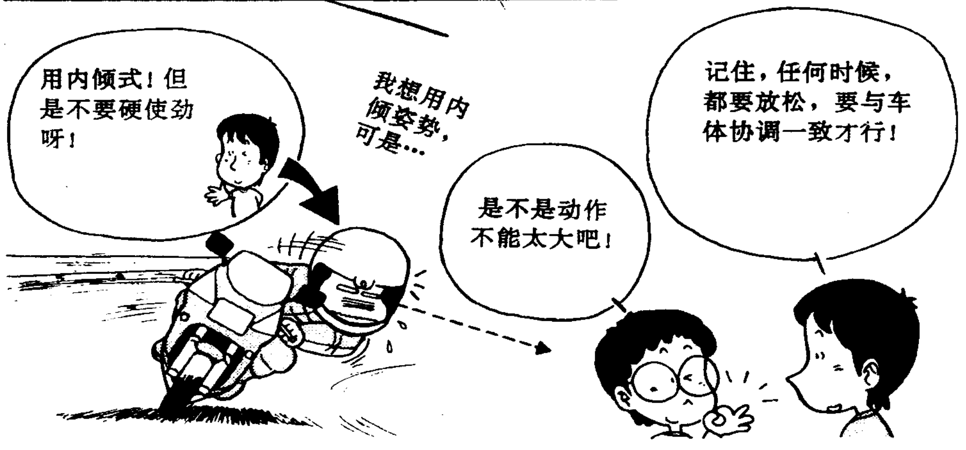




转弯时的姿势，一般来说有内倾式、外倾式和人车同位倾斜三种。其中，人车同位倾斜是最基本的，也是必须掌握好的一种转弯姿势。通过使车倾斜或对车加荷载，就可形成内倾斜式和外倾斜式。不管采用哪种转弯姿势，必须和摩托车保持“整体感”。用下半身控制住车体，腕部放松，使你的整个身体，处在一种能快速、准确应付任何突发事态的轻松自如状态。如果在实际操作中，你光想“一定要有意识地把身体放在车体中心线上！”，反而会不自然。例如，“中速以上转弯”，虽说是中速，但是转弯时的车速必须和弯道的大小（转弯半径）相适应，所以是很难表现出来什么是中速。这时，如果仍然使身体保持在车体的中心线上，就难以达到所希望的倾斜角度。

那么，为什么转弯时要使身体倾斜呢？这是因为，自然地操纵车把时，前后轮就产生了一种“倾斜力”。正因为有了这个倾斜力，就必须有一个与之对应的倾斜角。但是在曲率（转弯半径）很小的弯道上，是难以得到足以克服离心力的重心移动量的。为补充这个“不足量”，就要使身体移向弯道内侧，带动“合成重心”向内侧移动，完成转弯动作。





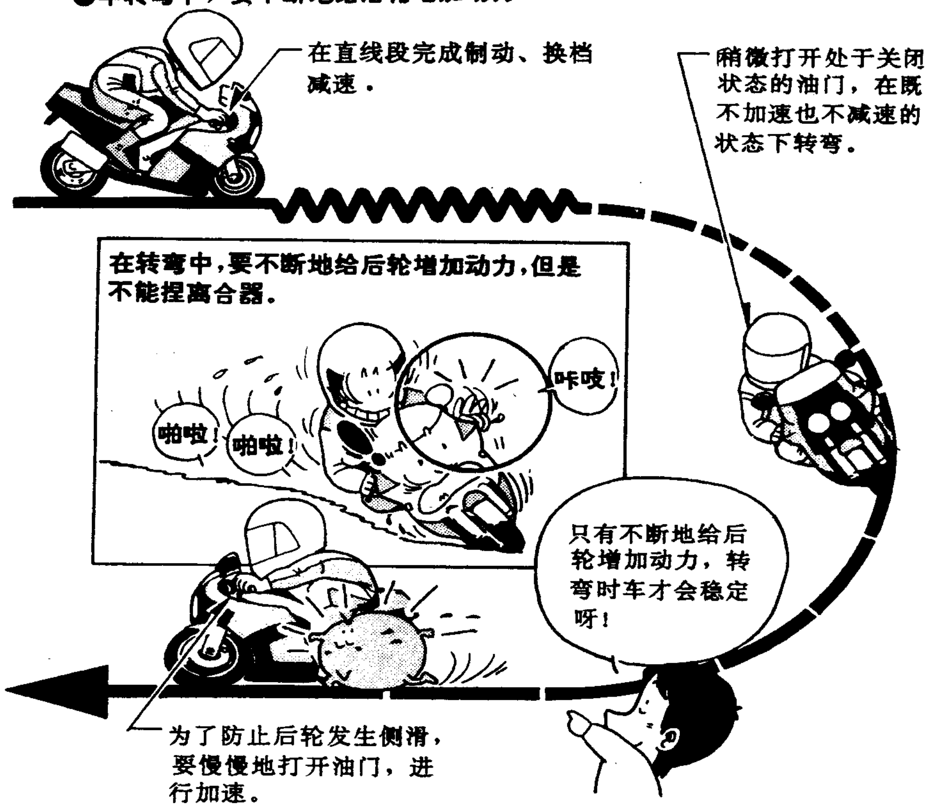
这时，不能有意识地把肩和头部硬向弯道内侧探伸，必须清楚，动作的中心是在腰部，更不是臀部！转弯时，侧腹应有向弯道内侧“拉出”的感觉，把上体倾向内侧。臀部和肩部随之自然倾斜。完成这个动作的关键，是踩内侧踏板！此时，绝对不能让腕部受力，不然就会使肩部向前探出，而破坏了人车的一体状态。如果车把受力过大，车体就会出现摆动不稳。其实，这和采用人车同位（倾斜角度一致）姿势时的用劲儿感觉是相同的，只是身体更倾向弯道内侧一些，使重心下降是这种姿势最大优点。现在的摩托车也是根据这种要求设计的，很受广大群众的喜爱。

在进行U形这样的小转弯时，应该使摩托车倾斜得更大一些。但是，重心移动量过大，并采用和车体倾斜方向相反的外倾式姿势来获得平衡。低速急转弯时，也常使用这种身体移动量不很大的外倾式转弯姿势。

总之，倾斜车体是为了适应转弯时前后车轮产生的“倾斜力”，而“重心移动量”的补充，是靠身体的移动来实现的。

转弯⑤

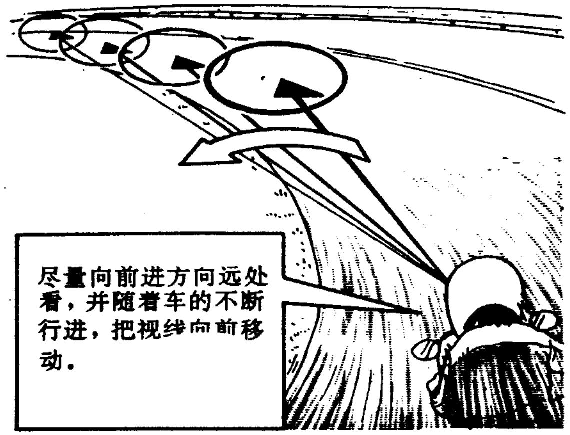
●车转弯中，要不断地给后轮增加动力

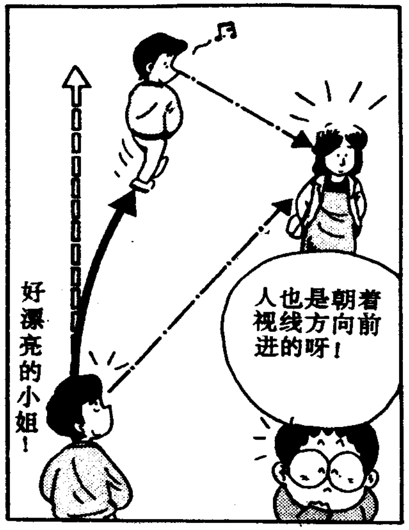


下面分别讲一下转弯时的制动和车体倾斜的方法。当然，在实际转弯时，这些操纵动作是一气呵成的。也许你会说："有什么呀、不讲我也懂。"可是，一到紧要的时候，不是手忙脚乱，就是不知所错了。那么，难在什么地方呢？一是必须使油门的操作和其他各种操作协调一致；二是还必须注意，观察行进方向的各种情况和变化。

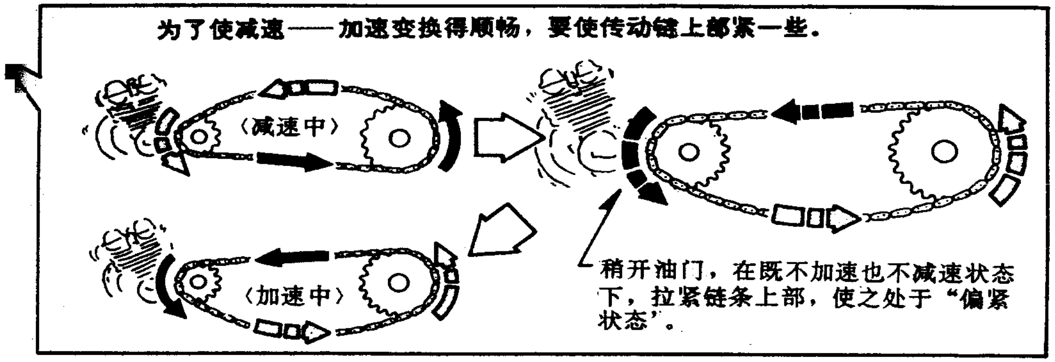
先讲油门的正确操作。在进入弯道转变之前，油门是处于"关闭"状态的。其实，在使用前后制动器没有进行制动之前，一般都是关闭油门的。当到了要转弯的地点时，用脚蹬踩弯道内侧的踏板，给以加载，车体即开始向内倾斜。车体继续倾斜，在将要达到所需要的侧倾角度时，随即卸除加在内侧踏板上的荷载，这是关键。此时，打开油门，从这儿开始进入加速！在加速的同时，一直在向内倾斜当中的摩托车停止倾斜，使车体进入稳定状态。需要注意的是，在车体将要倾斜进入转弯之前，必须在直线段完成制动、换档减速的操作。在这个极短的时间内，如果不提前把很快的速度减慢，就难以一边加速一边转弯了。

●尽量向前进方向远处看，并随着车的不断行进，把视线向前移动





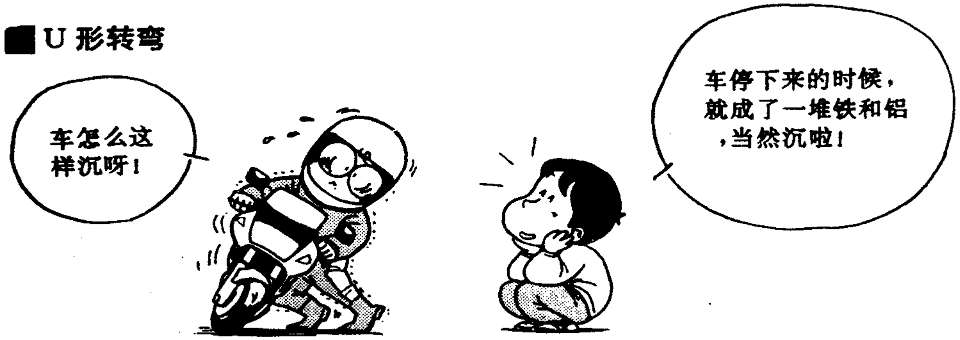
为了使减速——加速变换得顺畅，要使传动链上部紧一些。

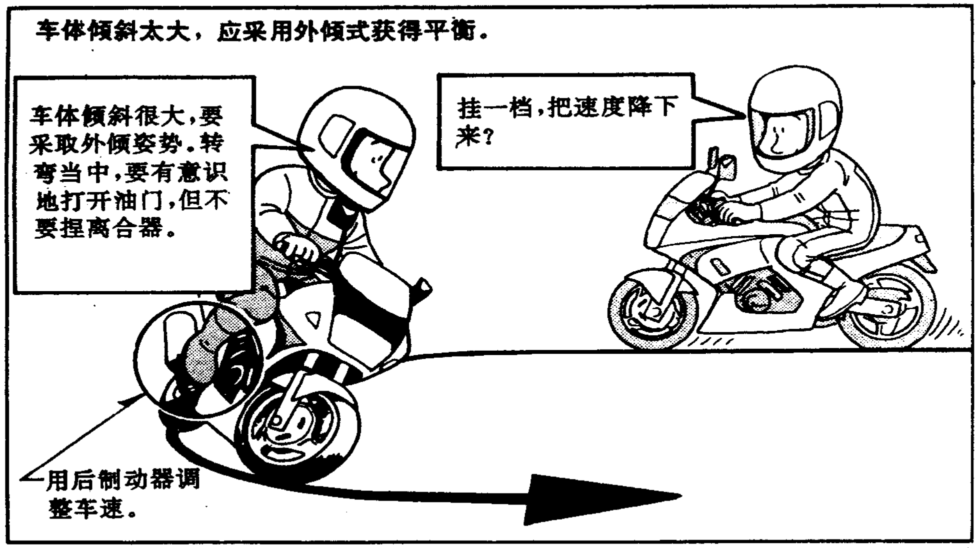


以极高的速度进入弯道，而且关闭着油门，这样转弯是很危险的。因为这时车体处于倾斜状态，突然把速度降下来，就会使车体不稳引起滑移，这可是要翻车的！虽然也有关闭油门转弯的，但是先减速再转弯最安全。因为在充分减速之后再转弯，不仅使你能从容不迫地观察周围情况，还能使操作准确无误，这样转弯，既安全又快速。虽说转弯时要加速，但是给油要适度。要记住：突然加速，使车体不稳，是引起侧滑的根源所在！拧油门加速，必须是逐渐地加大。由于传动链上部分是处于紧张状态，加速时，以你的身体感觉不到是在增加加速力的程度为最理想。虽然说是加速给油，但是并不一定非得达到提高车速的程度，只要能给后轮的驱动力就可以了。切记：欲速则不达，急燥是开车的大敌！

开车时视野必须开阔。但是决不能左顾右盼，这样会产生一种"速度恐怖感"，而且会影响行驶的稳定性。因此，要把视线"放开"，尽量把你周围的一切都览于你的视野圈之内，而且要随着车辆的前进，把视线不断地向前延伸。

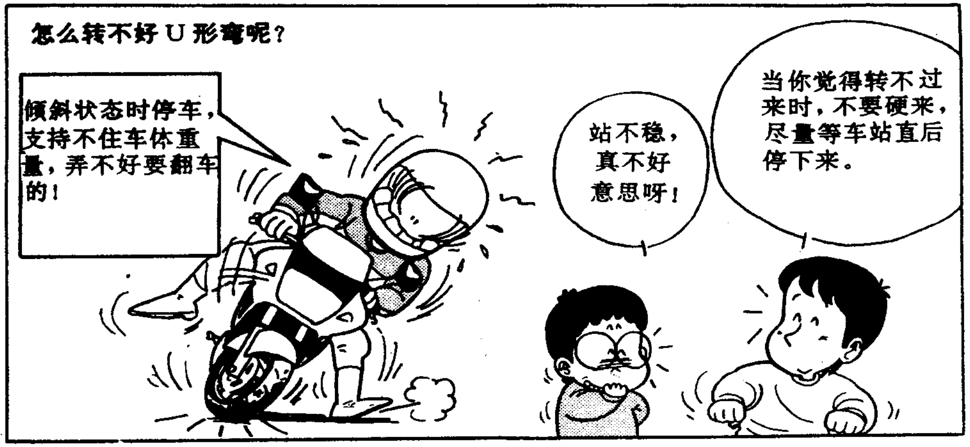
U 形转弯

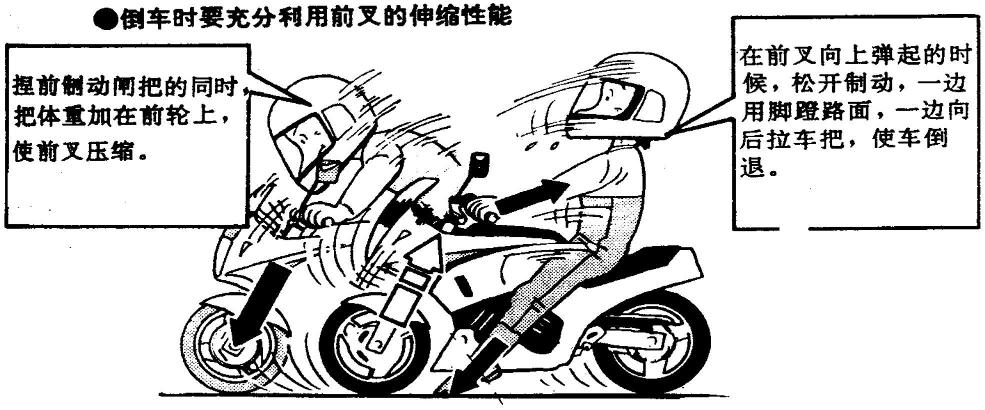




转弯是摩托车骑手感到最舒服和快乐的时候，然而，转弯操作也是最难掌握的。既有初学阶段的基本操作要领，也有非一日之功的高深技巧。然而，只要你认认真真地学，掌握基本操作要领和技巧不会有大的困难，到时你就会象赛车手那样，熟练自如地转弯了。

为了能运用自如地驾驶你的摩托车，不论是高速还是慢速行驶，必须时时牢记：用下半身紧紧地夹住车体，不时地进行“荷载转移”，并正确地使用油门。就是说，从你早晨第一次起动时拧动油门转把，到下班回家最后一个路口的转弯，都必须这样做。



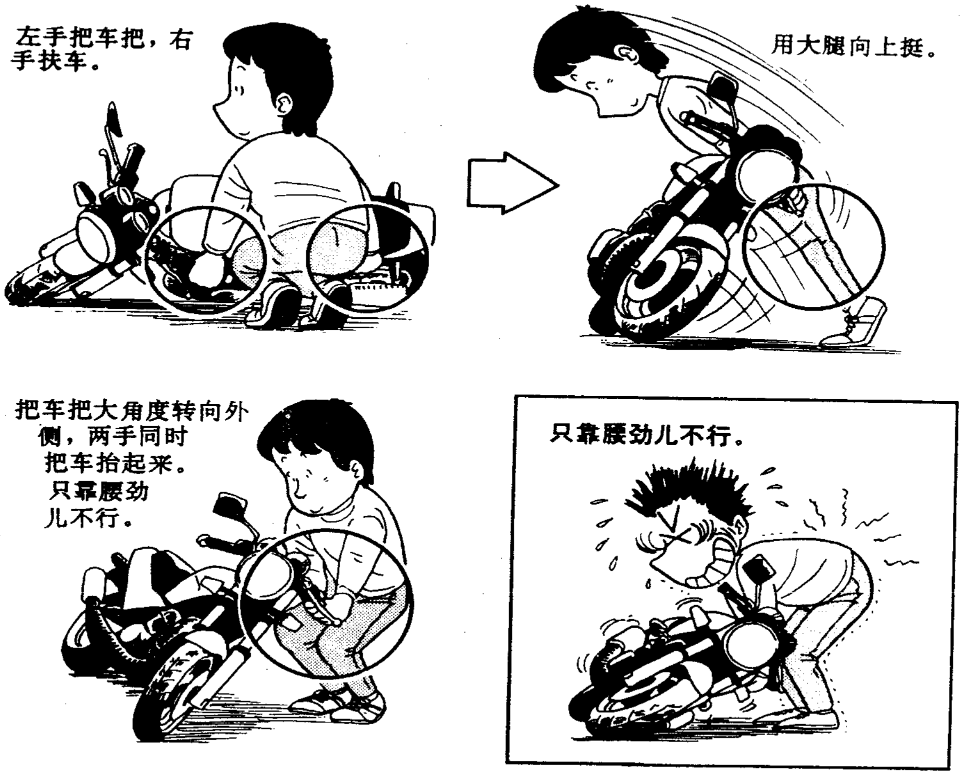


U 型道路转弯，是很普通的一种转弯，但是，也必须严格遵循上述的转弯要领，只要你自觉地按这些要领去练习，你就一定会成为一个很棒的骑手。U 形转弯在操作技巧上和一般转弯没有什么本质上的区别。

首先，必须放弃“靠脚就能支撑得住的这种想法。即使是 U 形转弯，也完全可以靠脚踩踏板来控制车体的倾斜和平衡。转弯的实际操作方法是：直行时，先把车开向慢车道或靠向路边，逐渐减速，一直变速到一档。然后松开制动，使车体自然倾斜。此时要保持人体和车同等倾斜，然后过渡到外倾式（人体后转向反方向倾斜）姿势，并加大车体倾斜。但是倾斜角度过大，就要侧偏，是难以用身体的力量支撑的。因此，在达到极限倾斜之前，可通过打开油门的方法，来保持平衡。这时，你会感到是在“用动力转弯”。如果速度过快，可用脚制动进行调整，但是不要关闭油门。在转弯时，要控制好车把。

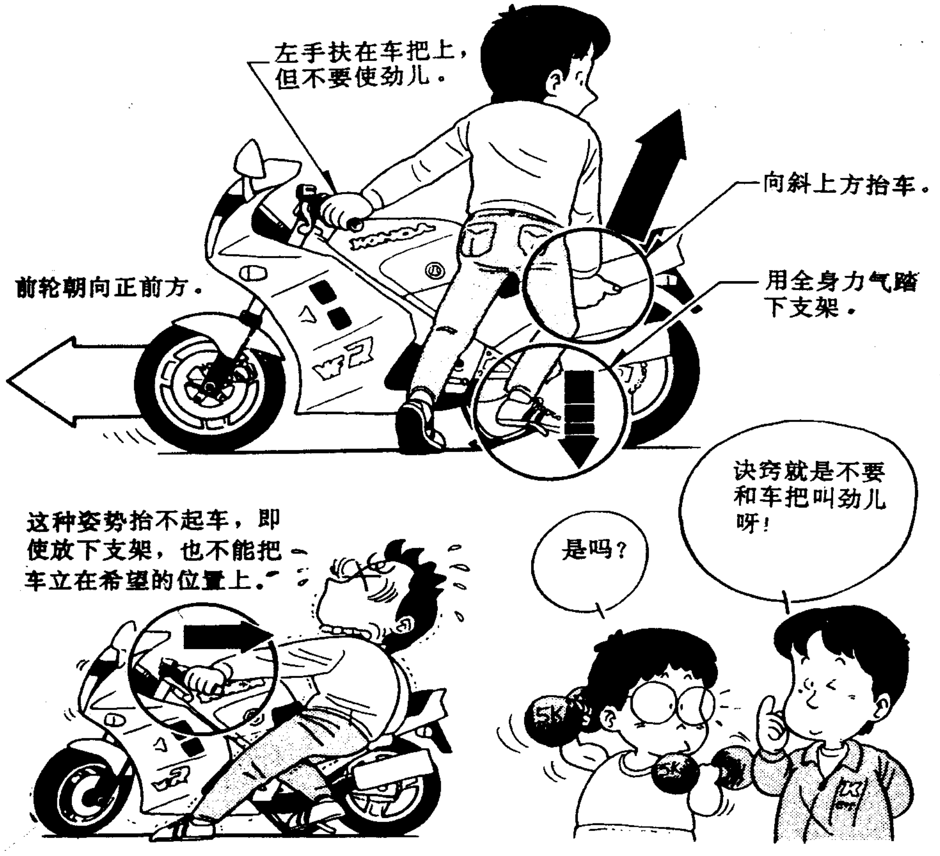
在 U 形转弯时，也可以用转弯方向那支脚接触路面维持平衡。但是，蹬地动作要干净利落，而且必须在瞬间完成。

■抬车及支架的使用



摩托车重量一般在 100～200kg，而且是以一定速度行驶的交通工具，所以很难靠你的体力，按你的意志去改变它的行驶方向或停止它。对摩托车的操纵应该是“无意识的”，硬来只能事与愿违。你越是想“加速！再加速！”不但难以如愿，反而会带来难以预料的恶果。U 形转弯也不例外，用笨劲，不但转不了弯，弄不好会翻车的！

一旦发生意外情况，比如发动机熄火的时候，或是翻了车，甚至支撑支架失效的时候，你该怎样处理呢？看着倒在地上的心爱摩托车，你又该怎样把它扶起来呢？也许你会撅起屁股，似站非站地想使劲儿把车扶起来，可就是扶不动。只凭你自身的力量，把相当 2～4 个人体重的摩托车扶起来，只能是幻想。这就需要技巧了。常使用的扶车方法有二个，但是有一个共同点，那就是在扶车的时候，要把前车轮向外侧转成锁车时的状态。这样，就不会使车把来回转动，反而成了你扶车的固定把手；另一个要点，是腰部尽量靠近车身，但不是用臂部，而是腰部！



第一种方法，关键是要站靠在摩托车最近的位置。最大限度地把车把向外转，一只手握住车把；另一只手抓住车座后边的构架。上体不要前倾，两臂伸直，这就是扶车的预备姿势。扶车时，不是用腕力和背肌力往上抬车，而是靠大腿、膝部的弹力和脚部力量。当车稍被扶起时，立该用腰靠住车体，以车轮的接地点作支承点，用劲儿把扶车撬起来。另一种方法是，把车把转向上方，双手握住车把扶车。要点是巧使腰劲儿。平时推车也是这样，要用最少的气力达到同样的目的，最重要的就是使用巧劲儿。

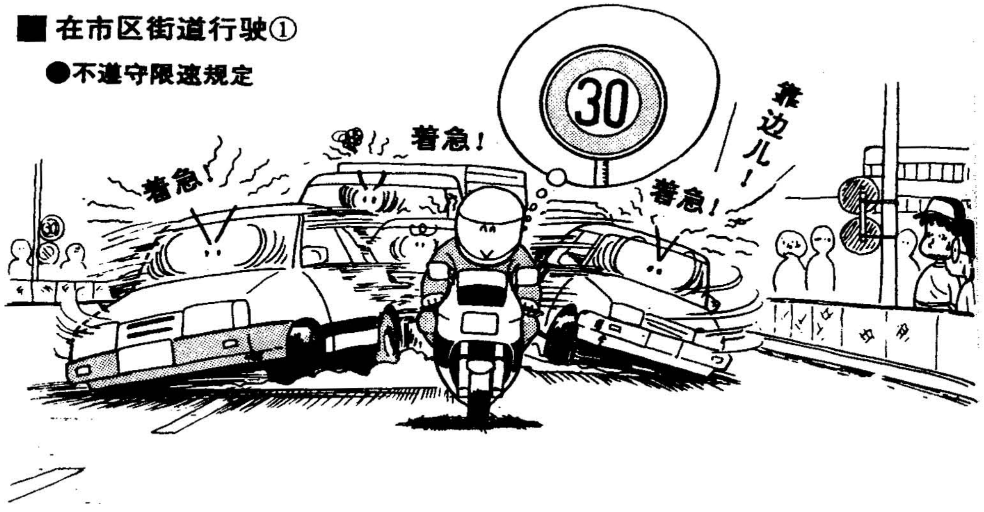
第三章　来吧，把车开起来

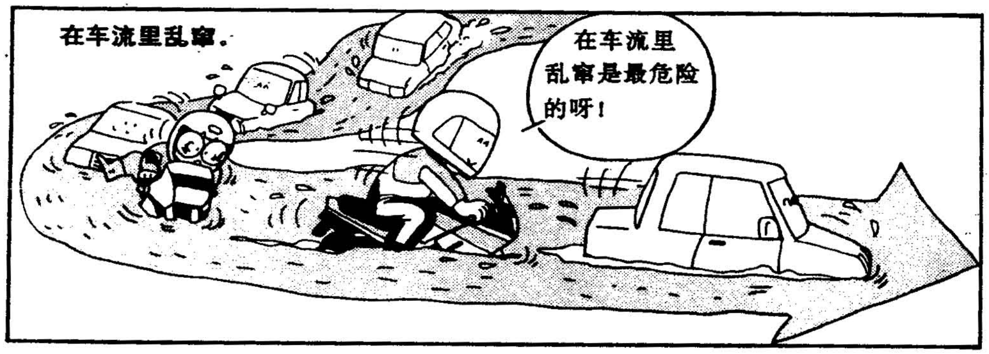
不管怎么说，骑摩托车跑不起来，那就没意思了。在没有其他人的自家地盘范围内，你都可以闭着眼睛，随意地开车疾驰，但是在公路上那就是另一回事了。由于车多人多，操纵起来就比较复杂了。这时，你就必须具有克制自己的自制心。如果每一个人都能这样严格约束自己，那将是令人感到宽松和愉快的。

（村井）

在市区街道行驶①

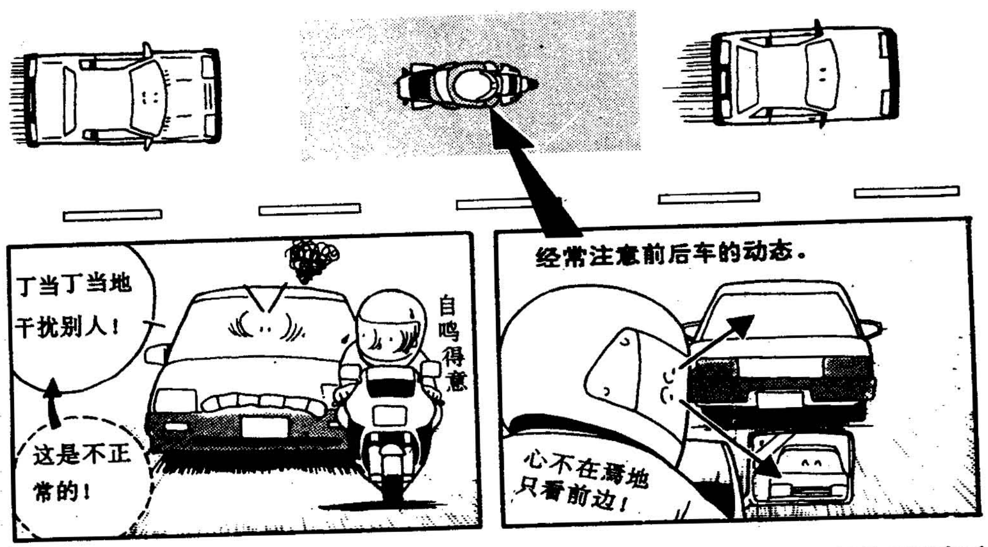
●不遵守限速规定



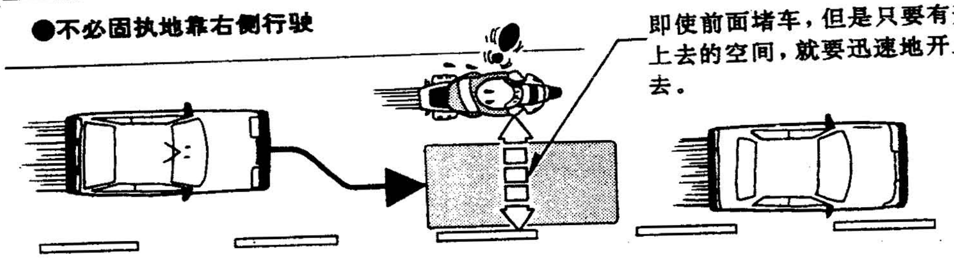


什么时候刹车，在什么地方加大油门，用怎样的速度行驶……，当你独立驾驶摩托车行驶在公路或市区街道上的时候，这一切，没有任何人能告诉你，都必须由你自己在瞬间作出判断和决定。按照自己的意志随心所欲，这时你就成了“国王”！但是，在有了权利的同时，也就存在着义务和责任。因为这样的国王在道路上并不只是你一个人，都是统治自己摩托车或汽车的国王。如果和另一个“国家”发生了战争，势必有一个国家被消灭。如果，你采取“闭关自守”或“我行我素”的姿态，那么，这个国家就不会继续生存下去了。虽然这都属于社会科学的范畴。但是，当你驾驶摩托车行驶在公路上，不管你愿意不愿意，成为“交通流一员”的时候，和上述情景又有什么不同呢！特别是在市区街道上，是很难和他国（车辆）进行对话的。但是你要记住：遵守交通规则开车，是最安全的！这是经过了多少人血和泪的教训所总结出来的真理！尤其当你被裹挟在拥挤的车流之中时，快了不行，慢了更难受。总之，再不能按照自己意愿来驾驶你的摩托车了。这是每一个开车人都深有体会、不言自明的道理。

●不要在道路当中大摇大摆地开车，要保持好属于自己一台车的空间



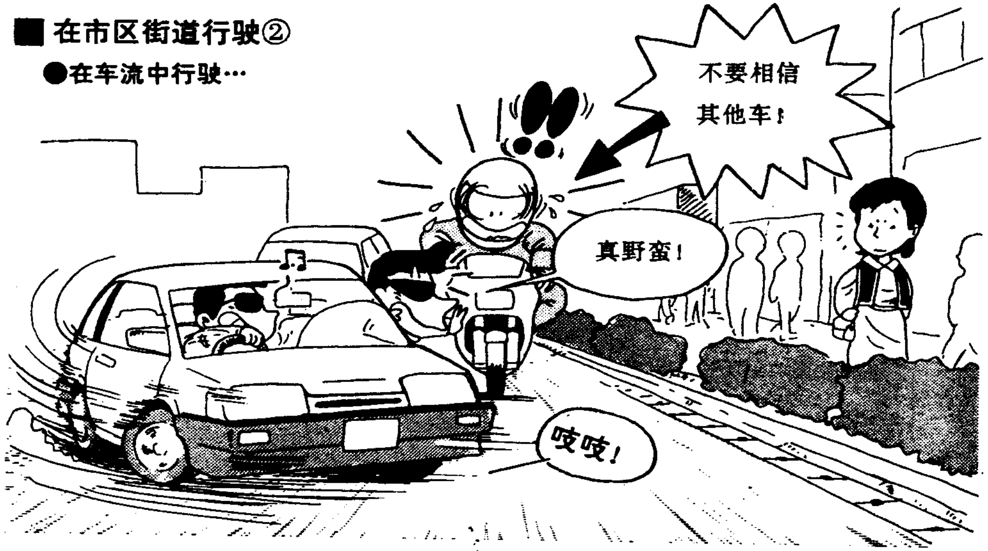
●不必固执地靠右侧行驶

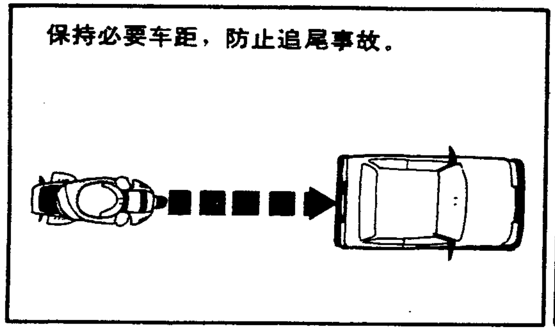


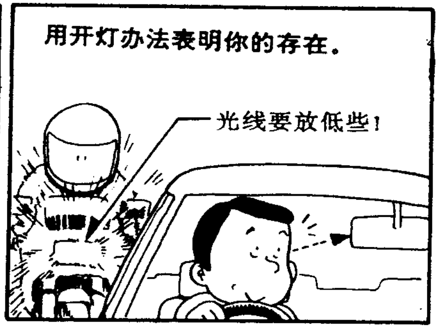
在车流中行驶，并非一定要保持在一定的车速上。如果和周围车辆的行进速度完全一致，你就不能灵活地操纵好自己的摩托车。而且会产生疲劳感，导致错误操作，甚至发生事故。在众多纷杂的车辆长河中，要视野开阔，如同从上空瞬视那样清楚地了解和把握周围车辆的动态，善于在拥挤的车流中，发现属于你自己的行进道路，甚至开创出一条畅通之路。身在车流中，既不会被“堵死”，也不能跳出去，重要的是，确保自己的足够空间和安全位置。话说的虽然有些苛刻，但是，这种意识却是重要的。

■在市区街道行驶②

●在车流中行驶…



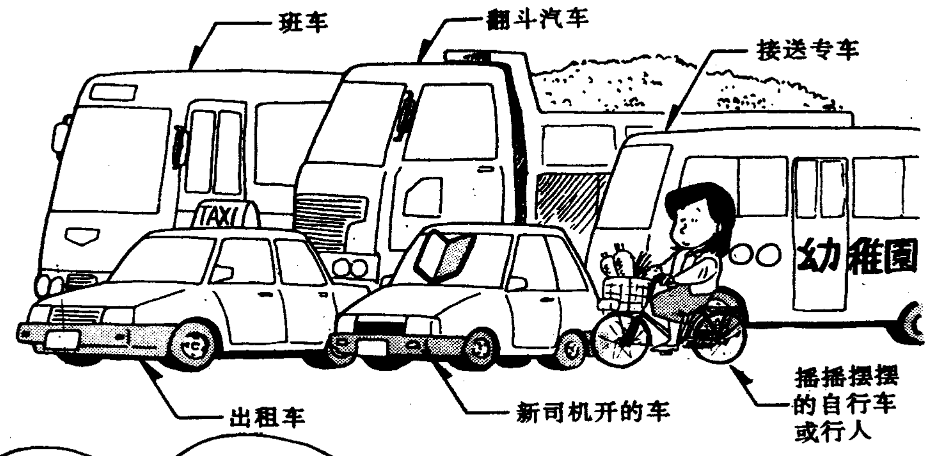


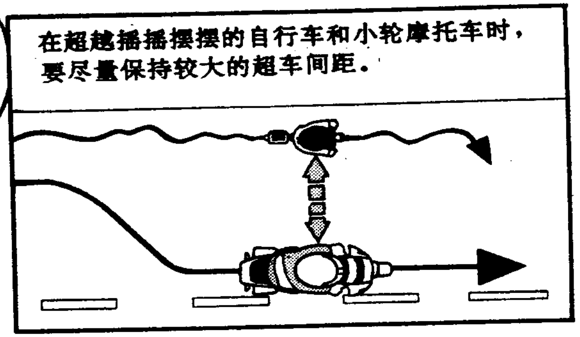


在市区街道车流中行驶，首先你要有这样的特殊观点：周围所有的车辆都是必须警惕的“敌人”，而你就置身于这个庞大的敌群之中。虽然并没有哪个敌人要杀掉你，也没有和你发生战争的意思。但是你必须清楚：绝对不要轻信他人！因为大家都发疯了。实际上，当你在市区开一天车时，总会碰到一位这样的家伙。弄不好，你可爱的摩托车和你的肉体瞬间就会变成“废品”。也不知哪一天，你也会成为疯狂者，给别人造成这样的悲剧。

上述这些设想，都是以在市区街道行驶为前提的。例如，在你骑车直线行驶时，前面的汽车没打方向指示灯就突然转弯，使你不得不急刹车。如果你总在担心这类突发情况的出现，那就不能在市区街道开车了。作为解决的办法，就是要有充分的精神准备和操作准备。这样，即使发生撞车事故，也能把损失降到最低限度。就是说，在行进中要保持不易发生追尾撞车的车间距离，并把自己放在万一发生突发情况，也能向左或右逃避的车位。同时要保持能随时踩后制动踏板的姿势。预先把一个或二个手指握在前制动的闸把上，做到能随时制动的准备。

●远离它们就会平安无事



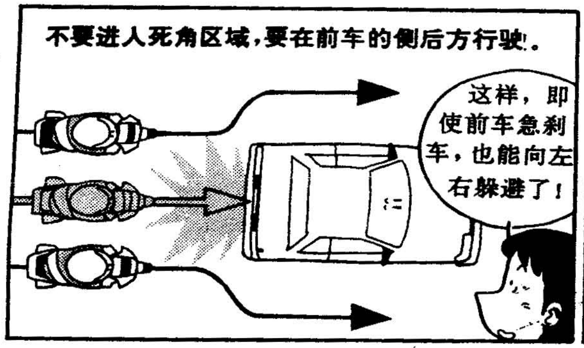


在市区驾驶摩托车必须时时告戒自己：不要接近对你不安全的汽车和行人！那么，什么样的汽车，什么样的行人是危险的呢？这就要靠你的经验来进行直观的判断。当然，即使你再有经验，也必须紧紧地盯着前车的尾灯，根据尾灯的不同信号进行操作，你的行动也可用尾灯“告诉”后边车辆。你还应该通过前车的后窗来观察司机的操作情况。和车辆相比，盯住开车人的操作，更有利于你的判断。当然，在注意观察前车尾灯和司机动作的同时，必须把视线和主要精力放在你行驶方向的正前方！

在车流中驾驶摩托车时，还要注意你周围的车辆种类。是汽车，还是自行车，要上街购货的小轮摩托车，还是出租车。特别要注意的是，随时变线停车让乘客上下车的出租汽车。另外，你还必须让你周围的司机和行人知道你的存在。我想，只要他们发现了你，决没有故意和你过不去的道理吧。尤其是夜间，必须利用前大灯和尾灯指示你的位置。虽然这是人所共知的常识，但是摩托车的运行状态不同于汽车，即使是常识，也不能忽视。你必须清醒地意识到，在你的周围，有很多人是很缺乏开车经验的！

在市区街道行驶③

●不要进入车流的死角区域

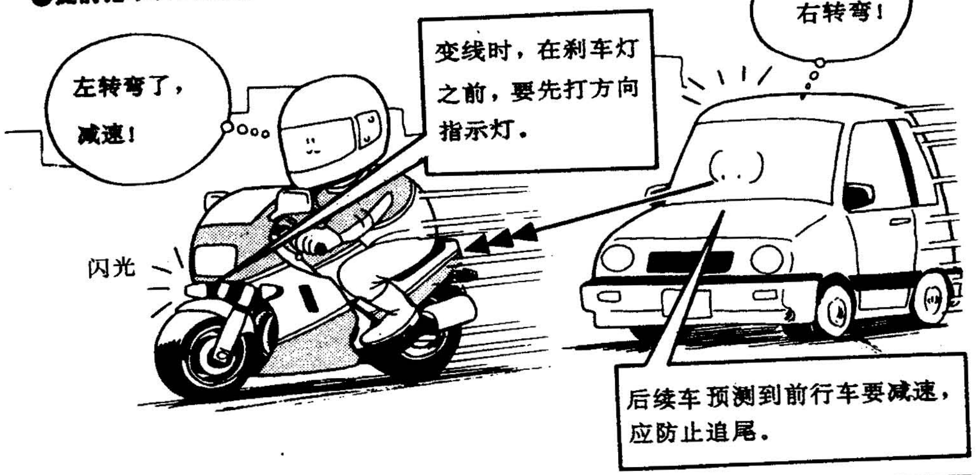


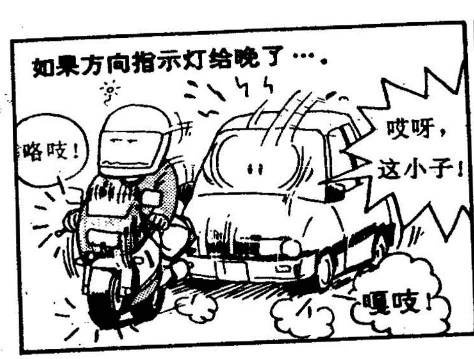
不要进入死角区域，要在前车的侧后方行驶。

注意观察前方几台车的动态。

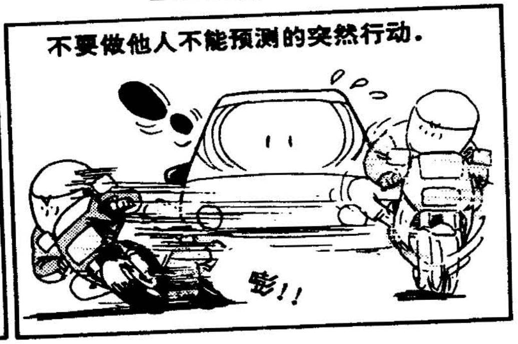
在注意观察周围车的同时，要让对方知道你的存在和位置。不只限于市区，只要有车同行，就必须严格遵守，这是一个很重要的原则。特别是你跟在其他车辆后边行驶的时候，就更需要做到这一点。也就是说，你必须让前行车的司机从后视镜发现你。同时，你也可以通过前行车的后视镜看到前车司机的面部甚至"眼神"。在这样的"相互发现"情况下同行，很便于双方的"了解"和"沟通"，对行车安全是大有益处的。另外，不论在什么情况下，决不能使你的车处在前车的正后方，即"死角"的位置上，而应该在前车的侧后方。否则，在前车出现突然刹车等突发情况时，就极有可能来不及躲避而发生追尾撞车事故。

●提前指示自己的前进方向





如果方向指示灯给晚了…。



不要做他人不能预测的突然行动。

除了从车身后窗和前行车司机进行"对话"，达到互相"了解"目的外，还应该透过前行车的后车窗，或从其旁侧，把前面2～3辆车的运行状态都"收进"你的视野之内。至于前行车的司机是什么样性格的人，对于经验尚少的你来说，却是很难弄清楚的。但是，刹车的方向指示灯还是能够看得到的吧。当然，最前边那辆车也应在你的视线之内！

在你留心观察前行车运行状态的同时，还要清楚，及早地"告诉"对方你自己的运行情况。只要你上路驾驶摩托车，就要时时想到这一点！这一切，并非都是为了对方，而是为了你自身的安全。如果大家都能这样，并注意遵守交通规则，讲究社会道德，那么大家就都能有一个安全的运行环境，每个人都平平安安。从这个角度来讲，所谓"交通"，就是素不相识的人们，在相互交际往来的同时，进行着"沟通"和"交流"。

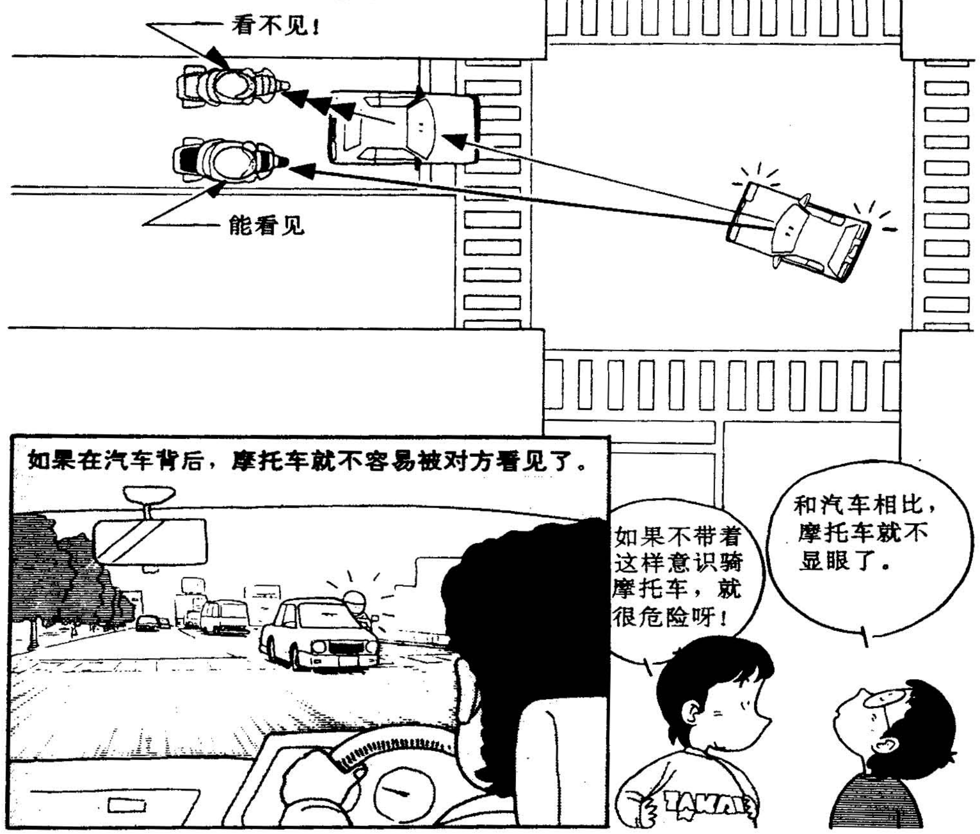
十字路口①

●十字路口最危险

可以说，在公路上没有一个地方是绝对安全的。即使在笔直的国道或空空的高速公路上，也难以预见在什么时候，什么地点发生什么。这样的精神准备是非常必要的。如果你觉得这“太麻烦了！”，那只好躺在家里睡大觉！你也就没有驾驶摩托车或驾驶汽车的资格，甚至骑自行车的资格也没有！

在危险的公路上，最危险的还要算和其他路线交叉的十字路口。其中包括Y字形道路、T字型道路的交叉路口。很难想象，如果几个方向的车辆同时交叉，一起进入十字路口，将会是什么样子！

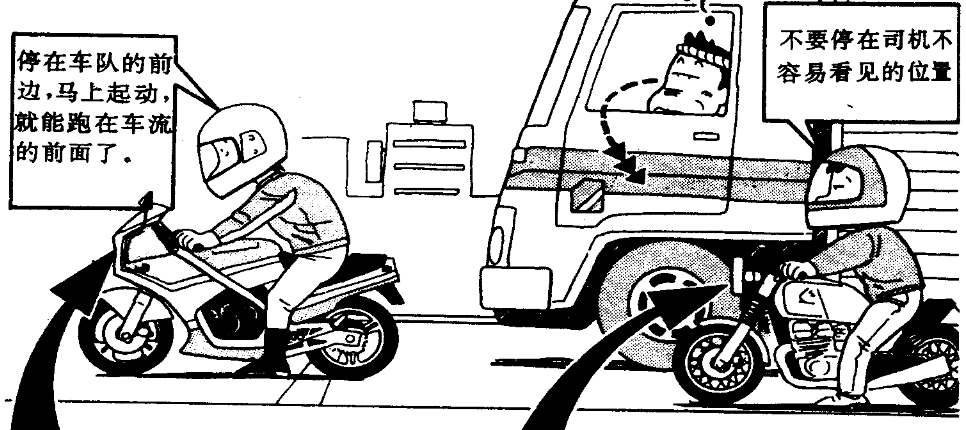
●走对方能清楚看见你的路线

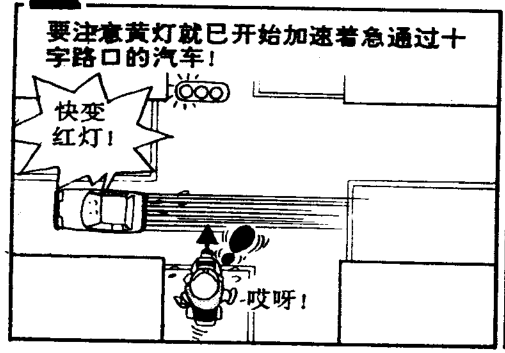


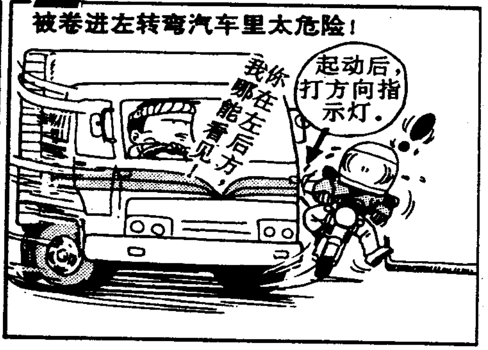
在市区的十字路口有完备的信号装置。但是你必须明白：危险因素并没有丝毫改变。恰恰相反，正因为有了信号，使你有了安全感，放松了原有的戒备意识，岂不知就会有人闯信号突然向你开过车来，这是最大的危险！本来是“绿”灯，可偏偏有的人突然大减速，或来个急刹车，轻则使你大吃一惊，重则发生追尾，撞在前行车上。在十字路口你还必须留心各个方向。也就是说，在十字路口，必须“全方位”地观察各路车辆的动态，尤其要注意左转弯的车辆。只会开汽车的人，却很少注意摩托车。无论是运行路线，还是运行状态，摩托车和汽车都有很大的差别，所以汽车司机连对面摩托车的速度都搞不清楚。这并不是司机的过错，而是缺少经验。你还必须知道：摩托车也有“死角”，那就是斜前方。不同性质的交通工具，同时在一个场所里行驶着，对此，你必须时时牢记在心！

■十字路口②

●等信号时，要停在其他车辆的前边。







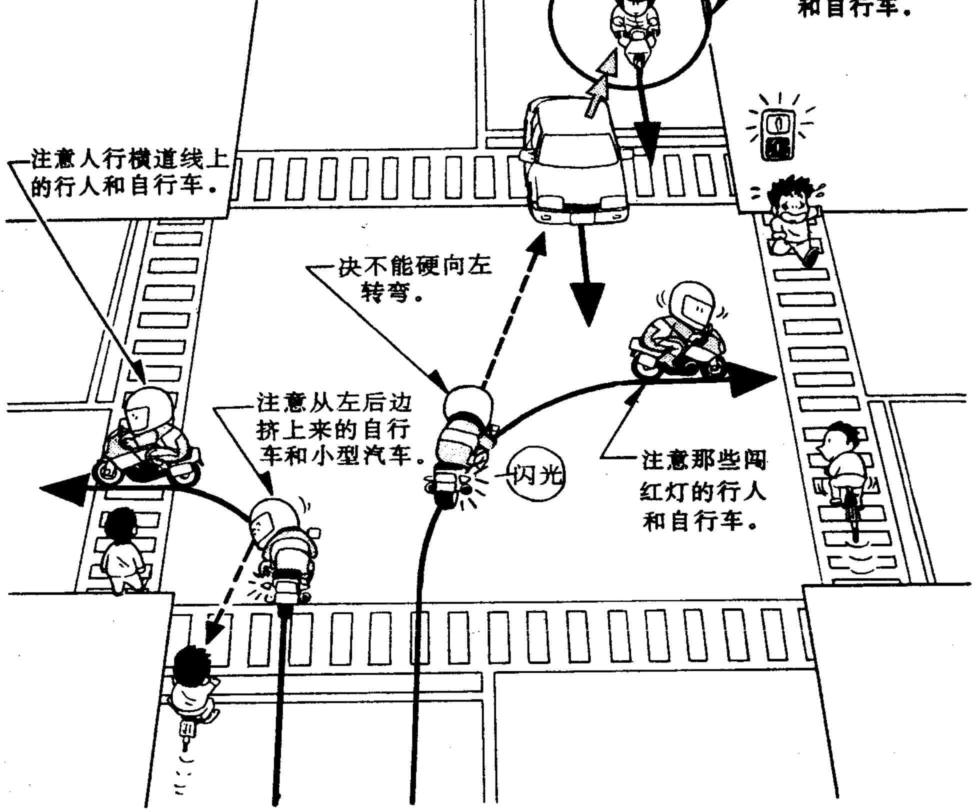
通过十字路口要注意的另一点，那就是“红灯”停车。这是因为在等信号时，如果你不预先做好随时起车的准备，同样会发生危险。

在市区街道常常看到这样的情况，有人不把自己的车停在等信号车队的旁边，而挤到车队的前头。这虽然有些违反交通规则，而且也很不礼貌，但却是一种有利的等信号方法。摩托车机动性很强，如果能和性质相异的汽车分道行驶，那是最安全的。在等信号时，停在汽车队的前边，绿灯一亮，就可以快速起车，而甩开汽车。目前，在市区街道十字路口，之所以把停车标线划成双格，目的也就在于此。

当然，你不能从汽车的横向挤过去，和汽车并排地停下来，这是很危险的。因为汽车司机不会想到这时候会有摩托车从后边挤上来。除非这辆汽车是笔直前进。万一向左或向右转弯，你就有被卷进高车身的卡车或公共汽车里去的危险。

如果你采取上面说的，停在车队稍前位置等信号的方式，为了你的安全，你应该“告诉”你旁边的司机“我在这儿！”尤其在汽车已打开方向指示灯，准备转弯时，就更要让对方知道你的存在位置。

●左右转弯应该注意的问题

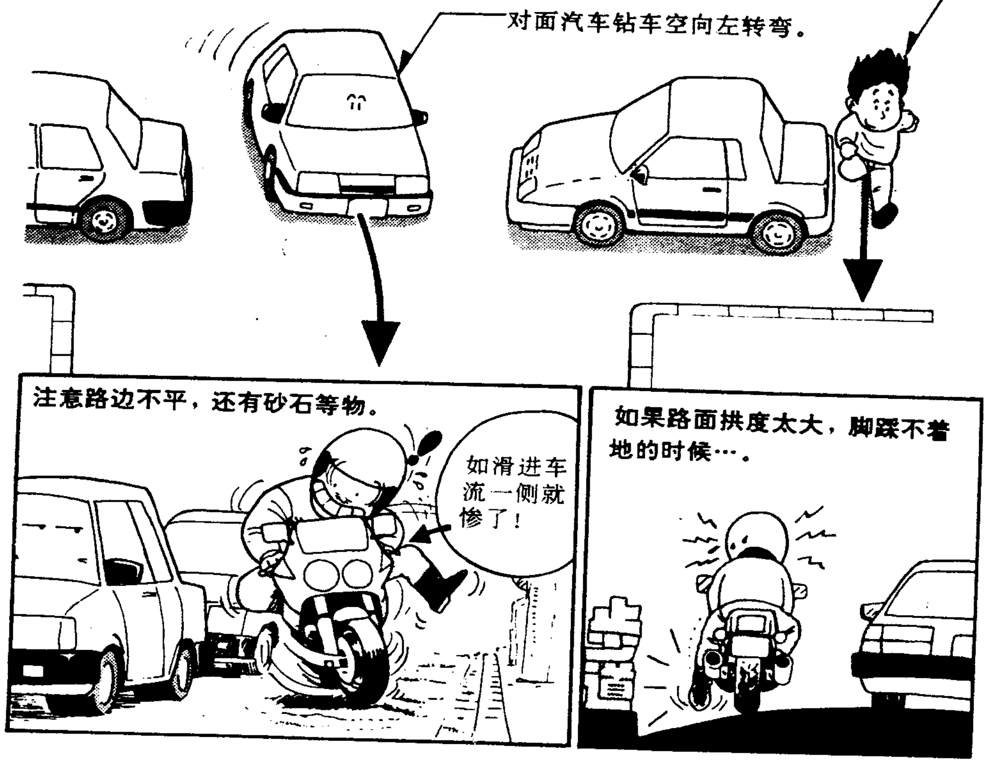


当你采取抢在车队前边等信号方式时，你应该对司机的心里状态有所了解，并设身处地的想一想，如果你是开汽车的司机，你将会怎样想，怎样做呢？即使由于你和旁边的司机进行了“沟通”，他也知道了你的存在，但是还必须注意从横向抢信号开快车的家伙！更要注意，决不能挤进两排等信号的车队中间！一旦绿灯，两侧的汽车同时起车，你将是危险的！

在十字路口，左右转弯当然更危险，必须加倍注意，进行全方位的观察。主要注意点，上面的图示已经很清楚了。尤其左转弯时，更要沉着冷静，决不能硬来，左转弯时，也可采取靠在左转弯汽车的内侧，和它一起转弯的办法，来保护你自己。

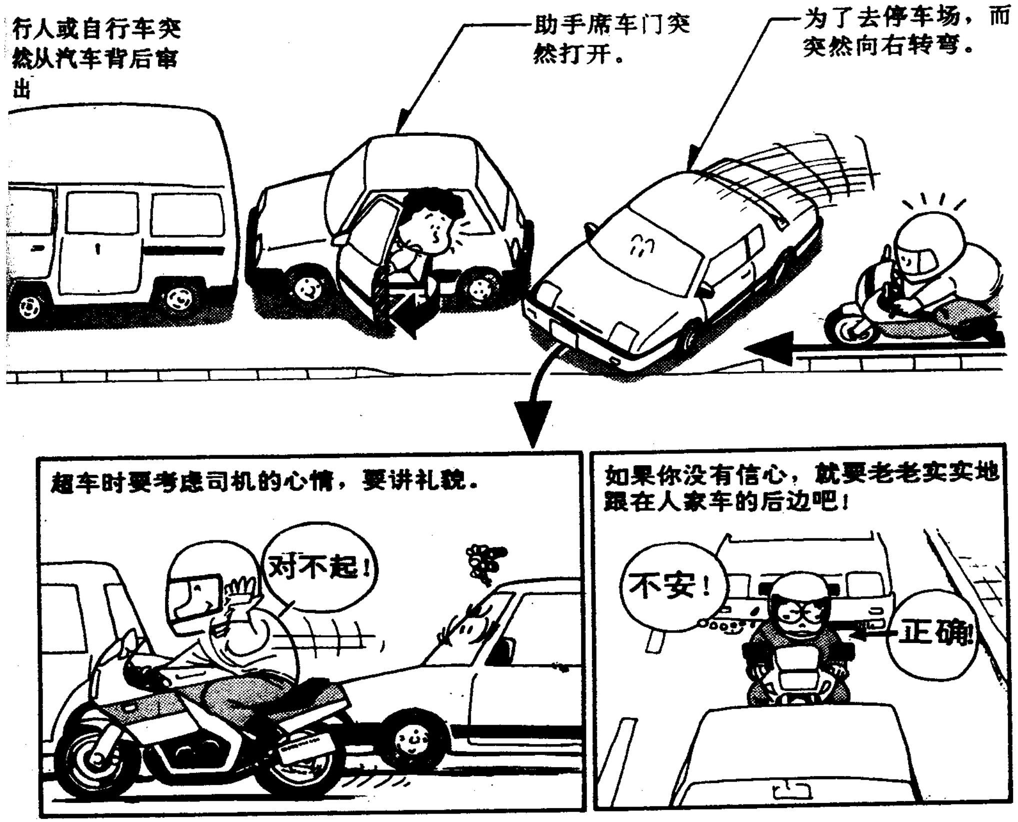
■十字路口③

●钻车空危险，要缓行



摩托车总是想从汽车旁边挤过去。当然，这不只限于有信号的路口，只要交通拥挤或堵车的时候，不管什么地方，总会有这种情况。当然，最多的是在道路右侧靠路肩的地方。但是，这要比十字路口更危险。

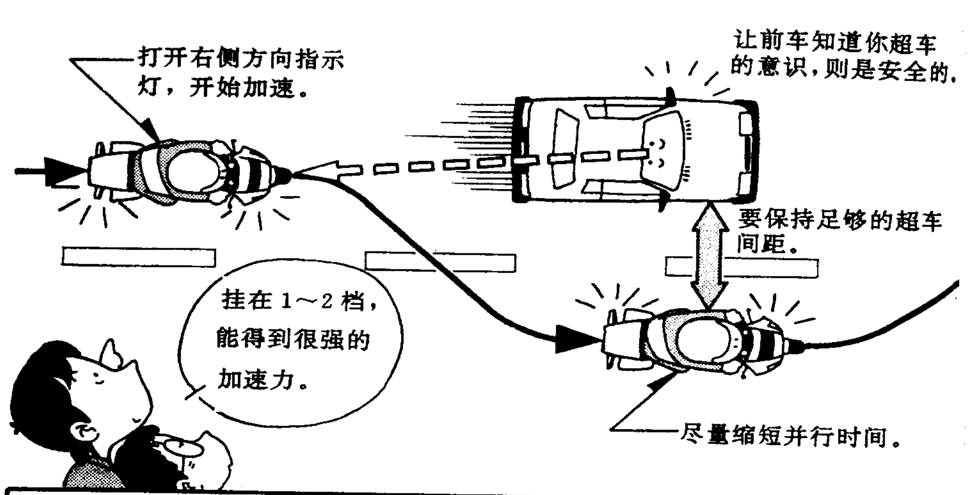
许多行人，在过横道时，总是急急忙忙地在汽车间穿行，根本不顾及向左右转弯的车辆。还有很多人愿意坐在助手席位置上，这些人往往很缺乏“汽车社会”的知识，特别是儿童，往往会把车门突然打开。但是，最使你担心的，还是同时和你跑在一条马路上的摩托车同行。在繁华的市区几辆摩托车都以 60km 的时速高速行驶，他们虽然有高超的驾驶技术，但是必须做好随时踩急刹车的准备。为躲避潮水般的汽车群，摩托车经常出现在路肩附近。但是路肩附近常常有很多砂石、土块，很容易滑倒。当路面倾斜较大时，车速太快，那就更危险了。

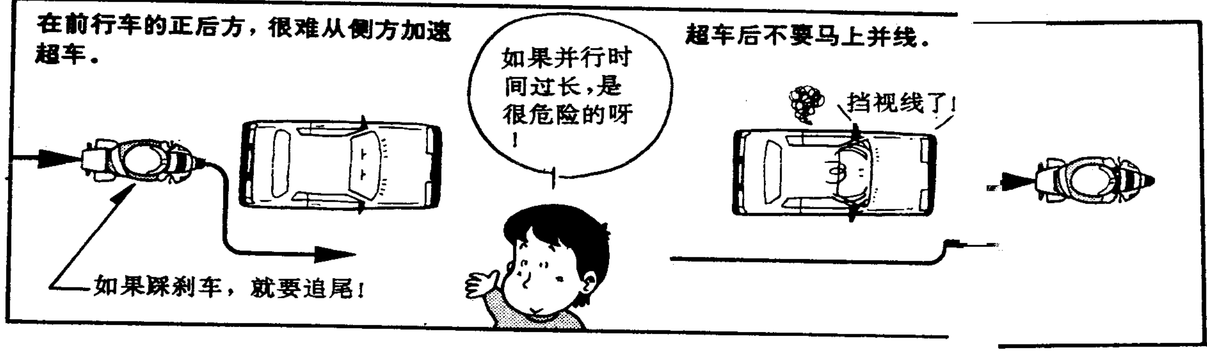


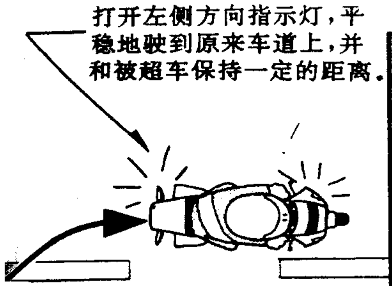
当交通阻塞，汽车排着长队，低速行驶时，同样也有很多危险。当然，躲闪行人，左转弯车辆等危险性是少了许多，但是，车流中也许某辆汽车会突然变线驶出车道，也会使摩托车大吃一惊，而急刹车。在十字路口，谁都会注意这些突发情况，可是在其他路段，就常常因没有精神准备而发生事故。尤其，在路旁设有“加油站”汽车电影院（汽车进入场内，坐在汽车内看电影——译者注）等出入标志的地方，你更要保持高度警惕，要用前大灯等方法通知前行车表示你的存在。

讲了许多汽车司机的事，再来看看你的摩托车伙伴吧。随着骑摩托车人数的急剧增长，就很难保证“质量”了。有不少摩托车手，当他跨上摩托车疾驶在马路上的时候，忘记了自己是一名普通交通工具的操作者，而有些飘飘然，如入无人之境，穿行在车空之中。这是在拿自己的生命开玩笑，是万万使不得的！

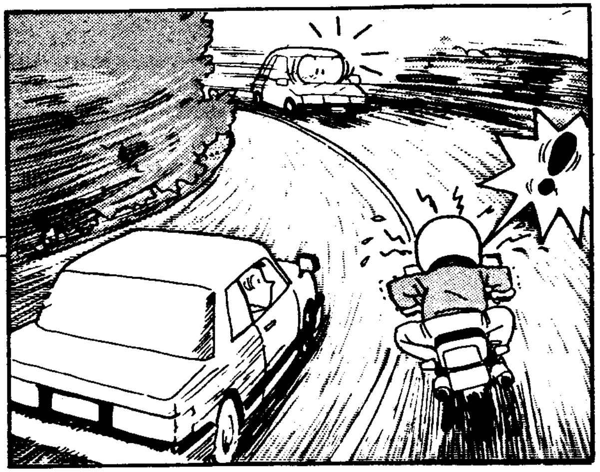
■超车

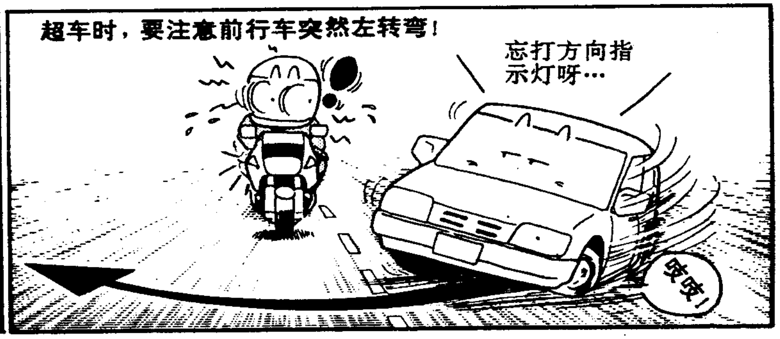






在视线不良弯道超车，就是自杀行为。





在交通流中开摩托车，并不能“随波逐流”。不要受周围车流的影响，控制住自己的行车速度，在能超车的时候就应该超车。但是，你要知道，你准备超车的汽车或摩托车的开车人也在保持着他们自己的车速。所以在超车时，你不要影响别人的这种意识，扰乱别人的车速。否则你就不是一个好摩托车手。

超车时，要做到：在别的车继续自然地行驶中，你也自然而迅速地超过去。这样，你在关照了别人的同时，你也得到了最大的安全。要做到这一点，必须掌握好超车的“三要素，”即把握时机、果断和加速力。

把握时机是从前行车的速度和你自己摩托车的加速性能来预测超车所需要的距离。而且，必须从超车开始到结束这段时间，不会出现危险路况，也没有其他车辆干扰，才能开始超车。与此同时，要注意观察前后左右的静态和动态情况。超车时必须轻松，决不能出现人为的紧张。下述情况必须慎重：在视线不良的弯道前面，是绝对不能超车的。在诸如坡道这种不容易看清对面车辆情况的路段，超车也是相当危险的。另外，在有可能突然出现其他车辆的岔路口附近。在超车时，还要掌握路面有没有浮砂，路面是否平整，有无坑洼和障碍物等方面的路面情况。

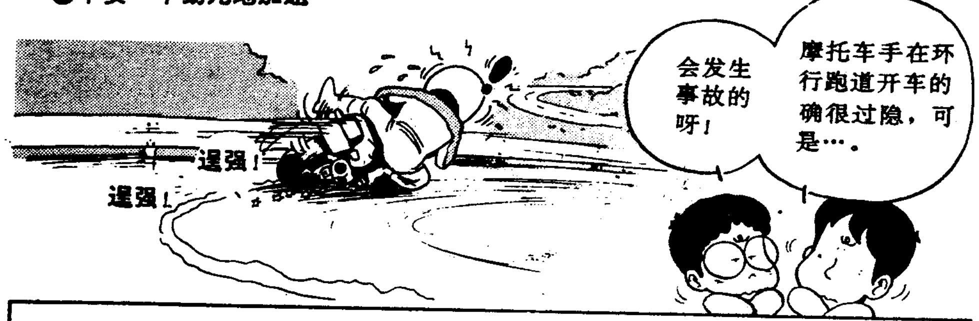
超车之前，还要清楚前行车的情况。比如对方是挂车，必须对它的长度有足够的预测；对大大咧咧，不太注意使用后视镜的司机更要小心。如果超车对象是自行车或出门购物的小轮摩托车时，要保持足够甚至是“过量”的空间距离。另一个原则是每次只超一辆，而且要避免连续超车。

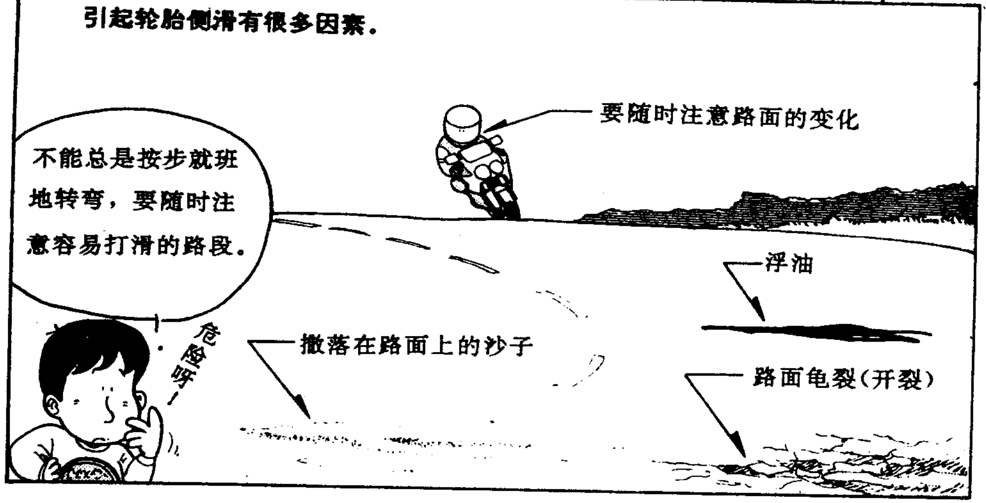
在掌握和考虑了上述诸项的基础上，不失时机，一气呵成地完成超车操作。超车时不能婆婆妈妈，要干净利落，这就是果断意识。

超车时，要最大限度地缩短在超车道上的时间。为此，在超车之前，就要通过熟练而有效的换档和油门控制进行加速。一旦开进超车，却不能顺利超车，就必须刹车减速，迅速回到原车道。最后，你必须记住：从右侧车道超车就是自杀行为！

■环行弯道驾驶技巧①

●不要一个劲儿地加速



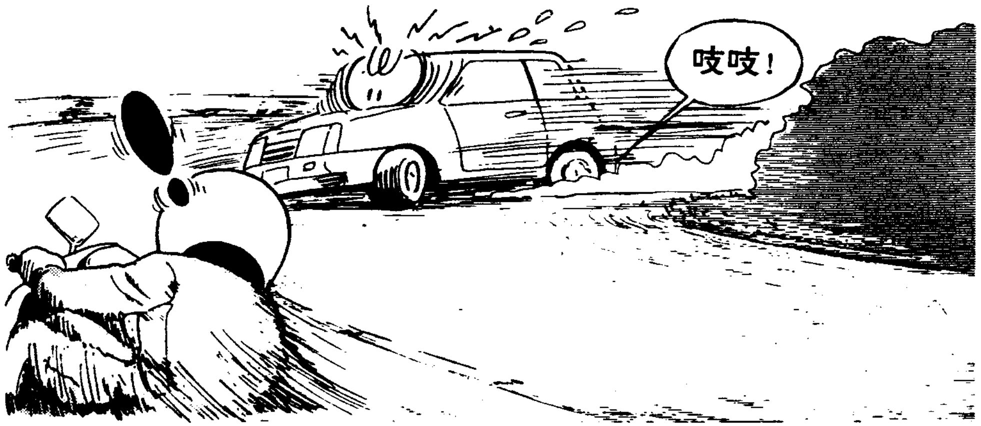


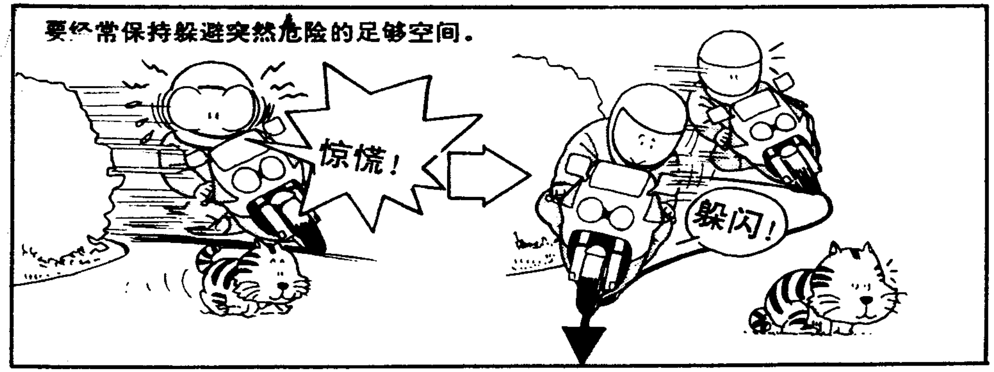
“我特喜欢在环行跑道上痛痛快快地驾驶摩托车!”对这些人，我不得不给予善意的忠告：你要当心啊!这和在市区街道开车一样危险!

在你有了一定“驾驶技术”之时，往往忘了初学时格外小心的情况，却说什么“只有在环行跑道上高速行驶才过瘾!”当然，当你眼前展现出一条弯延曲折的道路，而且没有任何交通信号和限制标志时，作为一个摩托车爱好者，难免产生一种“跃跃欲试”的兴奋和冲动。这是可以理解的。但是，当你来到弯道入口时，却完全不象你所想象那么“美好”，而且是一个非常特殊、完全不同的“世界”!你这时才会明白，这完全是一个供体育比赛的竞技场，也是一个专门磨练驾驶员意志和技巧的训练场。

在既有摩托车，也有汽车，还有自行车和行人的马路上，你并不知道，甚至猜不透这些车，这些人究竟想往什么地方去，想往哪个方向走。这就是马路，这就是街道，一个不只属于你自己通行的道路。在这样情况复杂多变的地方，固然有利磨练和提高你的驾驶技能，但是又伴随着很大的危险性。尤其是骑摩托车，受害的首先是你自己。

●要随时注意其他车辆给你带来的危险



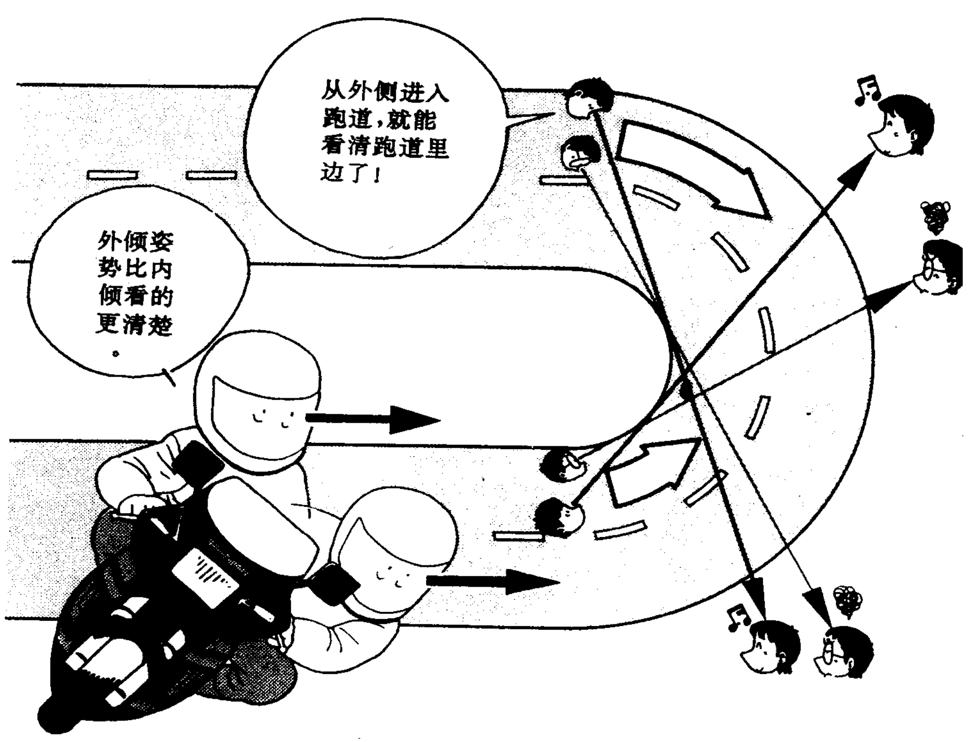


在道路上行驶时，如果有其他车辆，要尽量避免“并驾齐驱”，更不能开“怄气车”。比如，你以正常的速度行驶时，常常会碰到超越路面中心标线开飞车的骑摩托车人，甚至他还要回过头来嘲笑似地瞅你一眼。你万万不能学他!这样骑飞车是危险的，完全是拿自己生命开玩笑!。

摩托车比赛场地是规范而平整的。但是在市区街道，或是在公路上，路面就不那么平整了，即使是你熟悉路面情况，也难以天天都知道前方出现什么变化。不要被杂志上摩托车大赛的镜头所迷惑，更不能去模仿。当然，问题还有另一个方面，也不要把环行跑道看行高深莫测，而应该把它当作是你外出旅行路线的一部分，只不过是一段特殊的路而已。但是你必须注意，即使你再遵守交通规则，总是要碰到一些无视交通法规的人。无论是汽车，还是摩托车，都会随时给你带来麻烦，甚至是致命的危险!

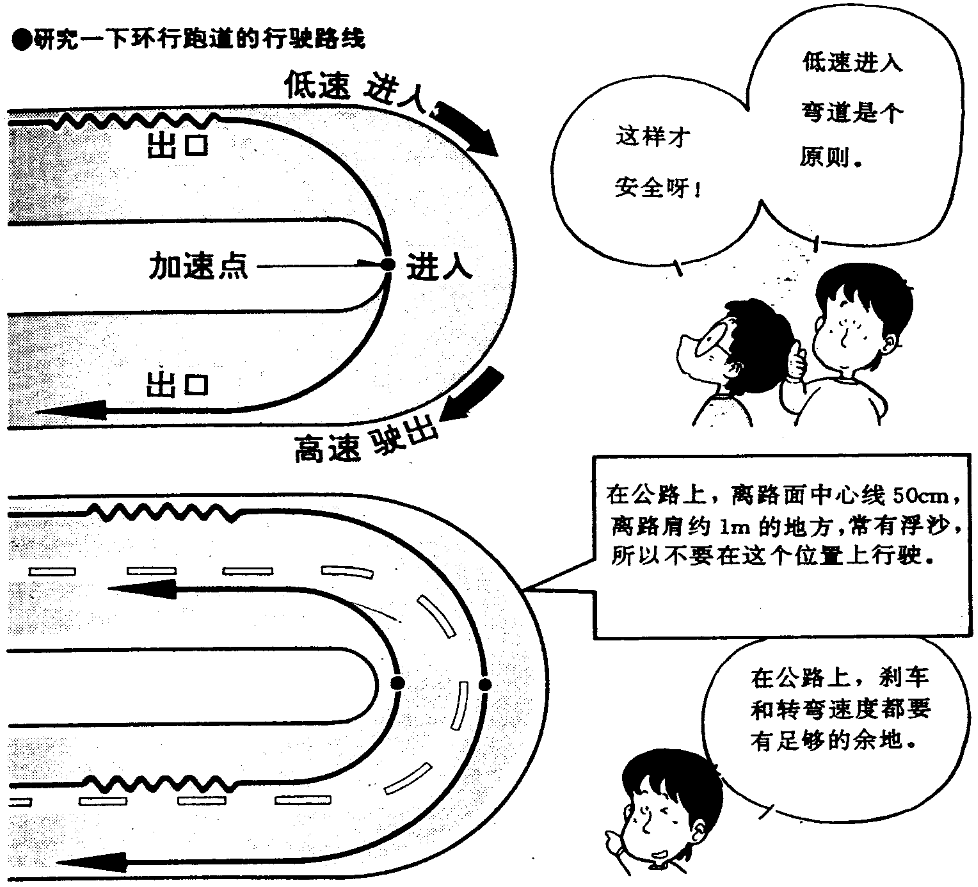
■环行弯道驾驶技巧②

●要提前观察环行跑道里边的安全情况。



对于一个摩托车赛车手来说，没有比头盔护目镜脏了更使他感到不安的了。哪怕是一个指纹的污垢，也会严重影响视线！这是因为，人的最大信息来源，就是用眼睛来扑捉的。如果护目镜脏到连前方是什么都看不清了，难道你还敢戴吗？这就是说，在驾驶摩托车的时候，必须保证有足够的“前方视野”，在不确定因素甚多的市区街道或公路上行驶，就更重要了。当然，在环行跑道上开飞车的，也不乏其人。他们只不过是一些只会开飞车，毫无头脑，一点不讲驾驶技巧的野蛮骑手。一个真正好的摩托车手，在环路上行驶时，应该采用能最大限度确保前方视野的骑车姿势，并采取最正确的操作方法。因此，在封闭式环路跑道上行驶时，必须重新考虑你的骑车姿势。身体过于内倾或是向前“探身”的前倾姿势，都会适得其反。不仅视野狭窄，而且使你身体不灵活，难以应付突发情况，是一种不可取的“过分动作”。驾驶摩托车的姿势，并不是为了给别人看着好看的特技表演，而是以顺利灵活驾驶摩托车为唯一目的的一种必要的行为！意在显示自己的做作，在真正的摩托车行家看来，只能是目不忍睹的拙劣行为。

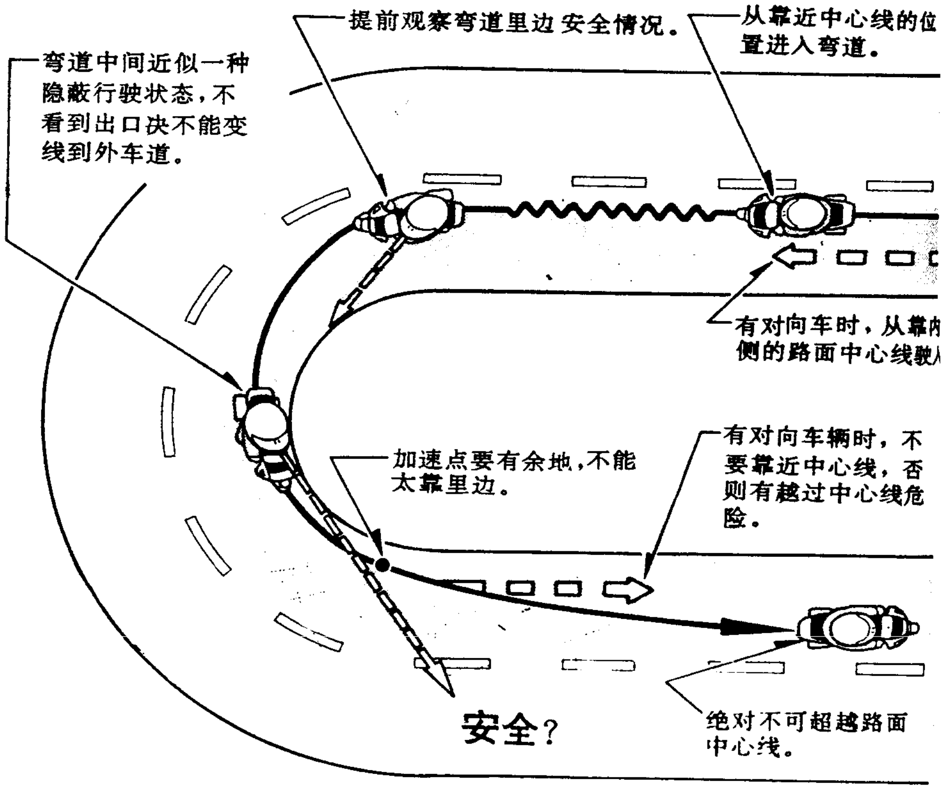
●研究一下环行跑道的行驶路线



从行驶位置看，应该尽量从外道进入里道，更能看清楚里边，视野会更开阔。快速驾驶的秘诀，就是采取外道——→里道——→外道，这样的行驶路线。在公路上行驶时，决不能超越路面中心线，即使没有中心线标线，也必须严格遵守这一原则，否则就会发生和对向车辆撞车的危险。又由于路面中心线和路肩附近，常有浮砂，所以从外道——→里道——→外道进行变线时，也要留有余地，不能靠中心线和路肩太近，应该在中间的位置行驶，以免发生滑移翻车事故。另外，在接近弯道入口附近时，不论什么情况，都要从靠近外圈的位置进入弯道，一边观察前方，一边顺利变线驶向内圈，只有在完全看清楚了出口，才能变线到外道。在里外道变线时，要掌握好速度的分配。总之，所谓环行跑道的行驶路线的选择，主要是速度的控制，最终的目的，是在出口时提高车速。在上述前提下，下一步就要学会速度的分配和油门的控制方法。

■ 环行弯道加驾驶技巧③

●左转弯

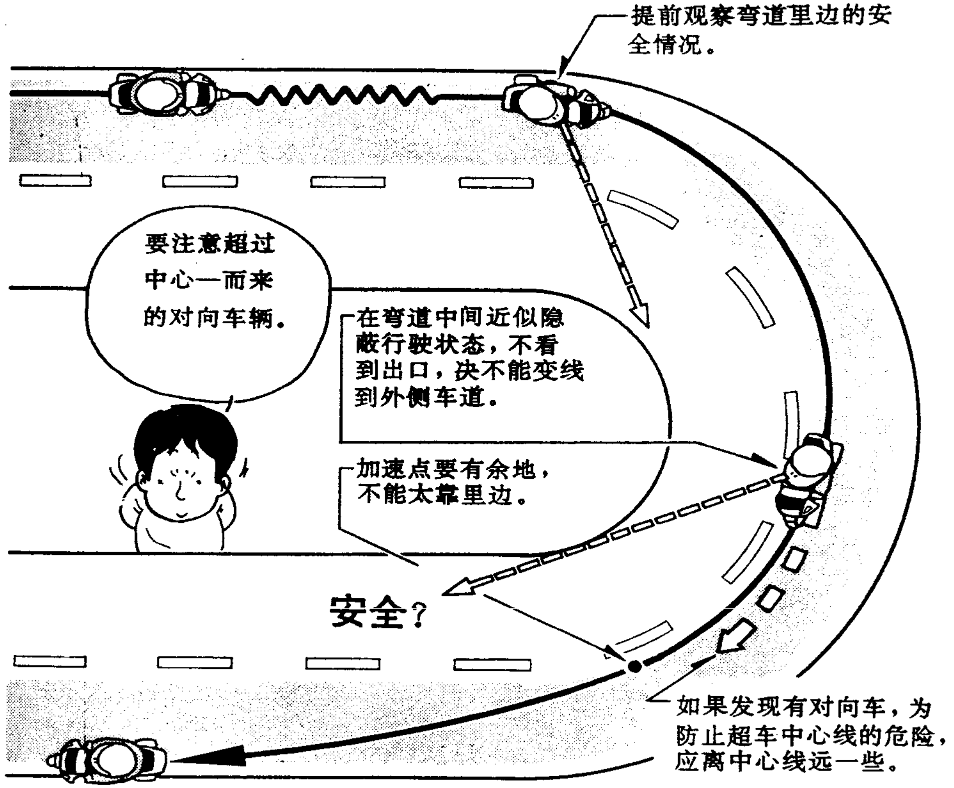


下面讲讲弯道驾驶的实际技巧。首先必须做到的，也是最重要的，那就是充分的减速——必须在摩托车尚未倾斜的直线部分就要完成减速操作。而且，不管在弯道行驶中出现什么情况，都要保持冷静，作好减速操作。对一个新手来说，很多人是难以做到这些的。因为你不清楚弯道究竟弯曲到什么程度，你也不知道前方的路面状况，更不能预料有没有超越路面中心线向你开来的车辆。如果是在封闭式竞技场，你也许会心中有数，可你是在街道和公路上行驶呀。

“不管什么样的弯道，我都是以全速开进去的！”这样的糊涂蛋随处可见。“我转弯时速度干到××km！”以此为荣的人也大有人在。请恕我直言，那些因伤致残，或断送性命的，往往就是这些人！

所谓“速度”，就是包括几次转弯在内的总和。以山道为例，就是从山脚到山顶，用几分几秒跑完的。这里面，重要的

●右转弯

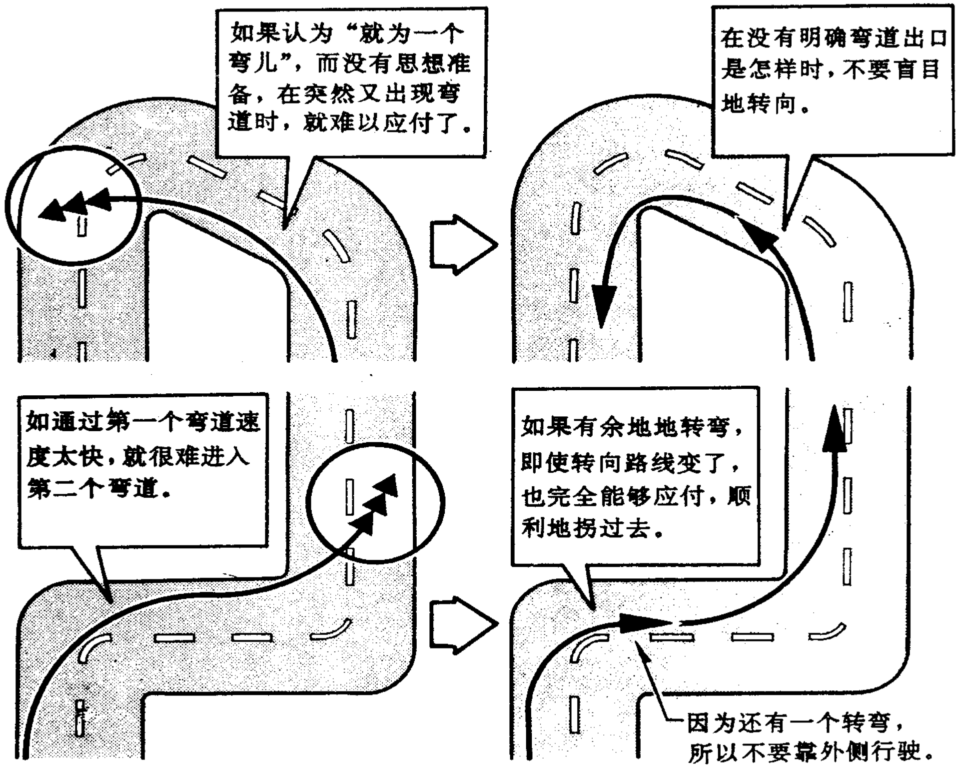


不是转弯时的速度，而在弯道上用怎样短的时间和距离改变摩托车的行驶方向才是最重要的。由此可见，第一重要的是充分的减速，关于减速的说明似乎长了些，但是你必须绝对遵守这个最重要的原则。

转弯时，一般情况是在自己的车道，从外道进入弯道的，并在直线段刹车减速。然后放开制动，用下半身的移动使车体倾斜。在接近最大倾斜角度时，逐渐加大油门，即从“半开启状态”到“全开启”地给油。这样，摩托车就会连续而顺畅地改变行驶方向。为完成这个行驶过程，就要在达到最大倾斜角时进行充分的减速，而油门是一点一点打大的。不过，在没有看到弯道出口之前，可以给后轮加上些动力，使车继续保持在弯道内圈车道上行驶。在看见了出口时，摩托车也就自然朝这个方向驶去，就可以逐渐加大油门了。

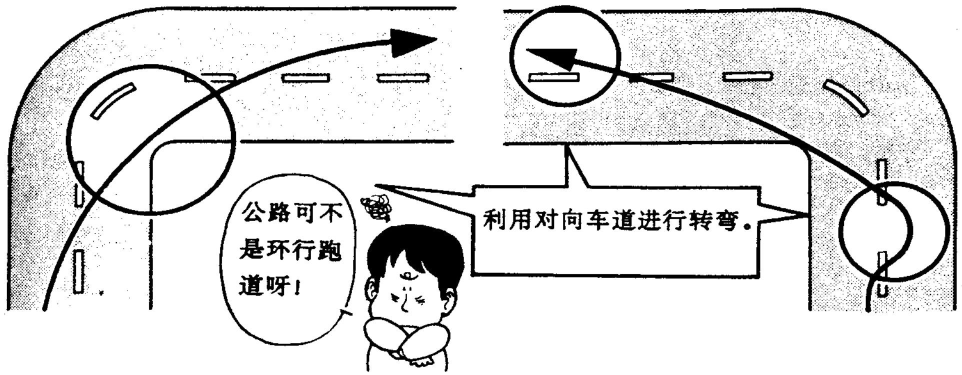
环行弯道驾驶技巧④

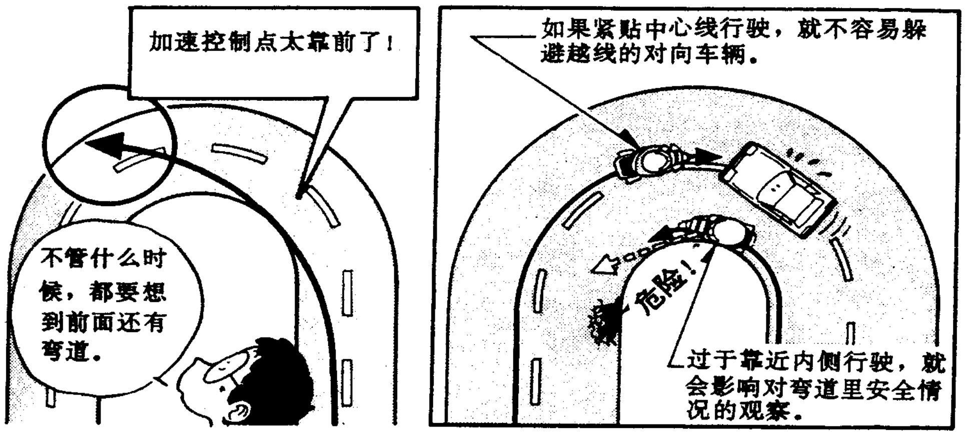
●要把弯道看成是“连续不断”的



现在我们改变一下前节讲的转弯方式，采取加大转弯半径，在入口处就从外圈直接进入弯道。同时提前加大油门，这样，在出口处全部开启油门时，就会全速地从外圈驶出弯道。而且在加速前沿路段就可以提前加速。这样的转弯，就是赛车时采用的外道——→里道——→外道的转弯方式。当然，那种不注意速度的分配，盲目加速转弯，是相当危险的。驾驶摩托车的真正乐趣，是轻松自如地操纵你的摩托车，平安顺利地越过一个又一个弯道。当然，如果你认为这太危险，那么就不必在弯道出口一下子就冲向外车道，也不必贴里道贴得太近，因为你不是参加比赛，也没有人给你计时。真正做到漂亮的倾斜，圆顺地加大油门，使这些转弯操作一气呵成，总是有很大的难度。但是靠着这种连续复合式操作”，快速的漂亮转弯，的确是其乐无穷，也是你应该努力的方向。尤其是在公路上，往往没有或已经没有了路面中心标线，所以就更需要有这种运用自如、形成习惯的操作技能。这样，你才能安全而高速地行驶。

●危险的转弯行驶路线



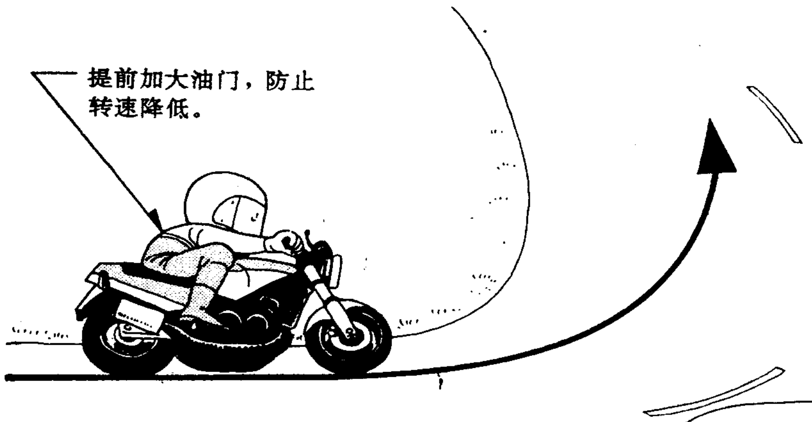


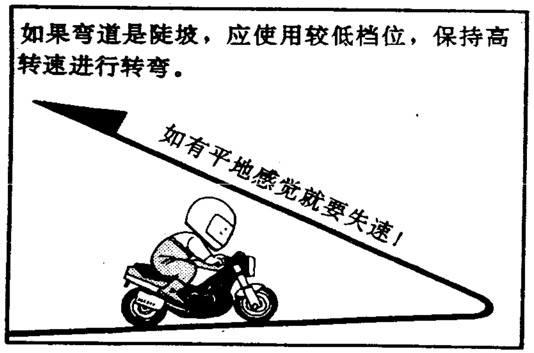
如果只追求速度，甚至固执地按照外道—— 里道—— 外道的转弯路线行驶，不仅危险，而且绕远，右上图就是一个典型例子。如果能充分利用对向车道，提高转弯的行驶速度，那将是安全而有乐趣的。关键的问题，就看你能不能有效地利用有限的条件（你自己一侧的车道宽度）。

其次，要考虑如何有效利用加速控制点的选位。在公路弯道上，与其在这个点上开始加速，莫如把它看成是内侧路线的加长。在实际道路上是没有这个标志点的，而是你在意念中选定的一个“目标点”。尤其是摩托车新手，更应提前选好这个“目标点”。

环行弯道驾驶技巧⑤

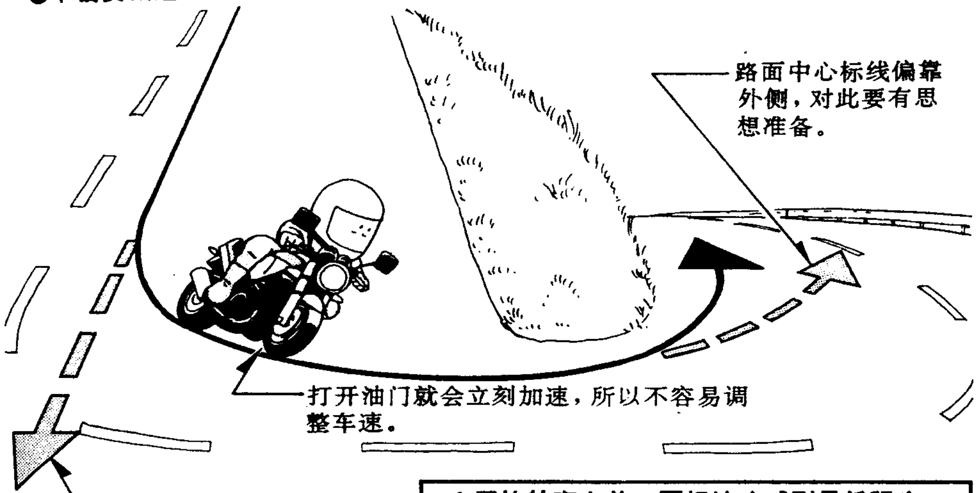
●上坡要加速

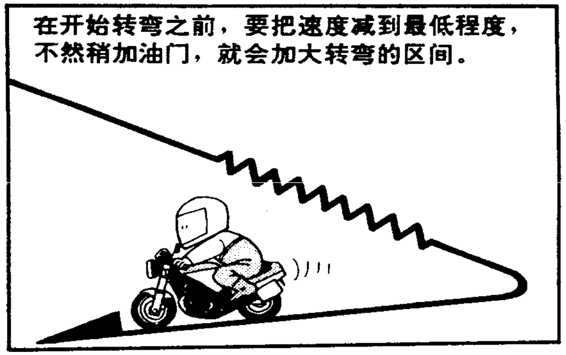




也许你有这样的体会，上坡转弯要比在平地上转弯容易驾驶一些。但是需要注意的是，如果不及时转换低档就会失速。当然这并没有什么危险，但是这种失速谁都会立刻感觉得到的。那么，为什么上坡转弯比较容易而且轻巧呢？其实答案很简单，这是因为提前加大了油门的缘故。正如上面反复说明的那样，摩托车后轮的驱动力越大，行驶状态就越稳定。在同样侧倾角情况下，回转力就显得更大一些。在上坡转弯时，虽然增加了些驱动力，但是并不能怎么提高摩托车的行驶速度。在弯道的入口处的减速路段，也大体相当于上坡的情况。所以即使无意识减速，速度也会明显降低。这样驱动力就容易增加，转弯当然轻松容易了。在多数情况下，人们都觉得下坡比上坡更有紧张感，所以在上坡转弯时，在控制油门方面也就自然轻松得多。

●下坡要减速



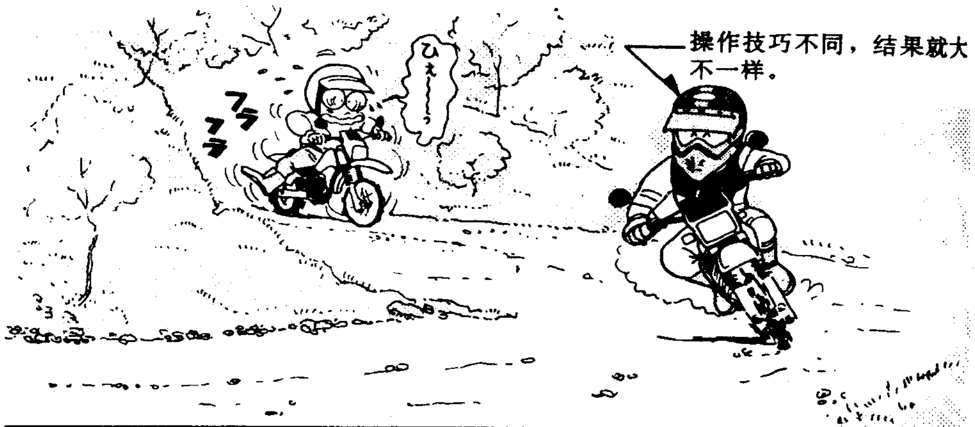


下坡转弯，和上坡转弯正好相反。首要的问题是减速。即使以 20km/h 的比率，从 60km/h 减到 40km/h，所需距离也比平地和上坡大得多。这是因为下坡时，实际速度要比预想的快很多。如果下坡转弯，仍然开着油门，速度也不会提高多少。所以在弯道入口处，更要比平地和上坡进行提前减速。这就是下坡转弯的操纵诀窍。同时，要判断开始加油位置和这一点上的速度，并根据这一点的速度进行制动。

在减速的同时，使上体稍向前倾，并放低视线位置，这样转弯会更使你感到顺畅，这不仅仅是一种心情，而是必要的操作技巧。因为在身体倾斜之后，转弯时的侧倾角变小，从而使腰部位置也大有降低的感觉，这样转弯就更自然了。如果弯道坡度很陡，或是转弯半径太小，也有采取在身体倾斜的同时，不打开油门，在关闭油门状态下完成前半圈转弯的操纵方法，但前提是前轮必须是防滑轮胎。

■ 不平整道路驾驶技巧①

●和一般道路行驶一样，轮胎的防滑最重要



读这本书的半数以上的人，可能都是“公路派”。但是，对于有过在公路驾驶摩托车经历的你来说，也很想读一下这一节的内容吧。因为这是两种不同性质的驾驶技巧。对于已经掌握了公路驾驶技巧的你来说，一定想从另一个角度来学习不平整道路上的操作技巧。这和在柏油路面转弯不一样，完全是一种难以言表的乐趣。当然，最使人愉快的，莫过于在林间道路上行驶。其实不平整道路上的转弯也是一样，从操作技巧方面来说，并没有什么更高难的东西。基本操作方法是：用下半身夹紧车体，使车体倾斜，给车轮以“急剧的冲击”。但是，不要给油加速。这和在公路上驾驶摩托车时的操作方法完全相同。

●站立式是最基本的姿势

只有在平整公路上开车经验的摩托车手，开始在泥泞道路上行驶时，那怕是骑着最上等的越野车，也难以控制好自己的姿势，不仅跑不快，弄不好还有翻车的危险！问题就在于他不能充分发挥轮胎的防滑性能。道路泥泞，轮胎必然打滑，而且没有规律性。因此，必须采取用不同于在公路上行驶的站立式姿势，还要掌握特殊的驾驶技能。

在泥泞道路和荒郊野外，由于路面坑洼不平，不仅使车体上下颠簸，而且车还容易打滑。所以更要用双膝和脚脖子夹紧车体。而且必须采用双脚踩在踏板上，向前欠身的站立式姿势。当摩托车上下左右摇晃时，由于膝盖以下的身体是和车体保持一体的，就能使头部和上半身保持相对的稳定。

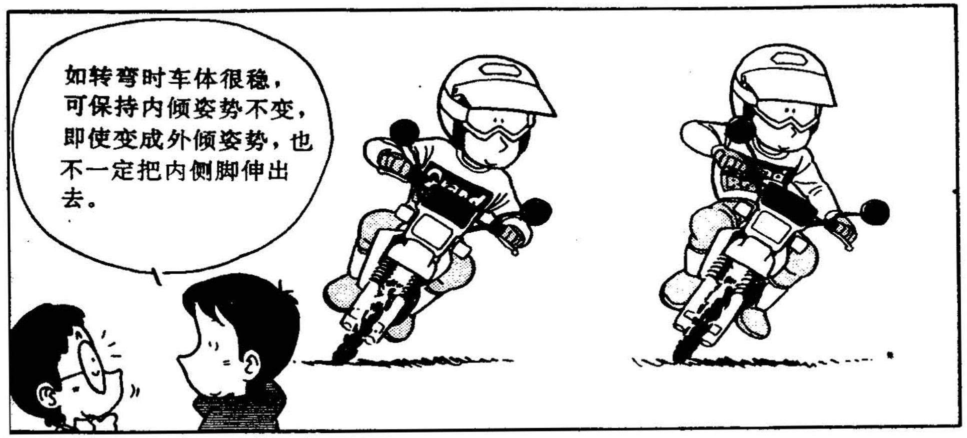
即使采取欠身的站立或驾驶姿势，也决不可以将车把握的太死，既不能向上拉，也不能向下按。主要是靠下半身把车体夹紧，来保持平衡。在熟练了这种驾驶姿势的基础上，就可以发展到能使身体前后移动的正规姿势。但是，重要的是必须首先掌握好基本姿势。不管哪种姿势，决不要握死车把，或对车把施加任何“负荷”，否则就有向前翻车的危险！

■不平整道路驾驶技巧②

●转弯姿势

在不平整道路上转弯时，第一步要控制好速度，在较慢速度下，采用内倾式姿势，顺畅地转弯。为了防止转弯时发生侧滑，可以随时准备把内侧的脚向前伸出，“点地”似的保持车体平衡。在车体倾斜后，要立即打开油门。和在路面平整的公路上行驶一样。为保持车体平稳，应该以在“加速意识”下转弯为原则。当然，这种“加速意识”下的操作不圆顺，反倒有发生侧滑的危险。

在掌握并熟练了第一步的基础上，进入第二步训练。在砂石等不平整道路上，以内倾姿势使车体迅速倾斜是比较困难的。但是转弯时，又必须使车体持有一定的侧倾角度。此时，可以利用外侧脚向前蹬踏板的反作用力，通过膝部压向油箱，把体重加上去，使车体向内倾斜。但是，使车体倾斜的第一个动作，仍然是给内侧踏板“加载”，即通过内侧脚把体重加在踏板上，使车体开始出现倾斜。车体倾斜后，用外侧的膝盖顶住油箱，在反力作用下，使上身向外移，这就是成了外倾式驾驶姿势。如果能使臀部也偏坐在车座的外侧，那就更标准了。



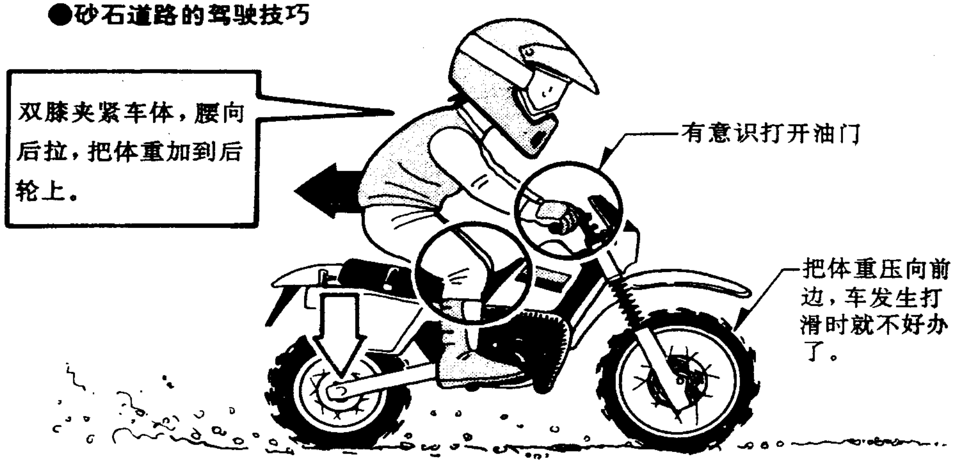
在外倾姿势下，外侧腿可以经常地贴靠在车体上，但是内侧脚却离开了车体。又由于侧倾角比较大，就会影响轮胎和路面之间的粘附力。因此，内侧脚就应该伸出去。但是，不要伸向横向，而是朝前轮的旁侧方向伸出，不然，脚的接地点就会在蹬地的瞬间向后移去。向内前方伸出的脚，并不是为了车打滑时支撑车重和体重，而是适时、恰到好处地“点到为止”，保持转弯时的车体平稳。不要用脚摩擦路面的方法来支撑车体。

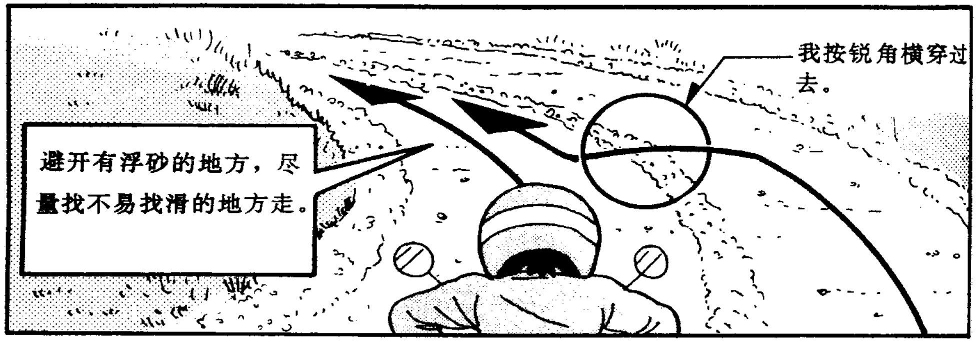
车体倾斜的同时，打开油门的操作既要快又要圆滑。在转过弯，车体恢复平稳状态的同时，驾驶姿势随之变成内倾式。这时体重的移动，是靠外侧脚的“脚力”来完成，内侧脚则随着身体资势的回位，重新放在踏板上。

第三步是身体前后移动的训练。刹车时，腰向后拉伸，把体重加在后轮上，使前轮解除“负载”。车体倾斜时，身体通过腰部的拉劲儿，迅速向前移动。加速时，腰向后拉，把体重又重新加到后车轮上，给以“驱动力”。上述的身体移动，都是靠“脚力”，通过腰部来实现的。因此，在整个操作过程中，不仅需要技巧，还需要较好的体力。

不平整道路驾驶技巧③

●砂石道路的驾驶技巧

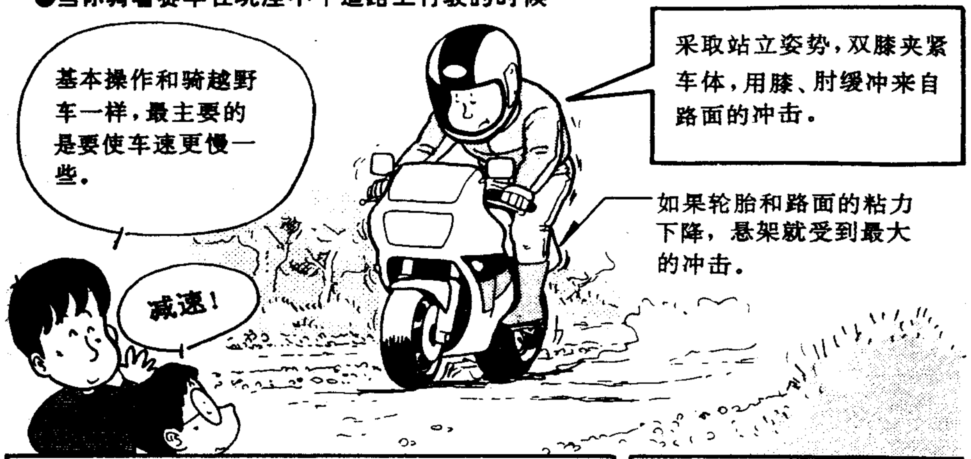


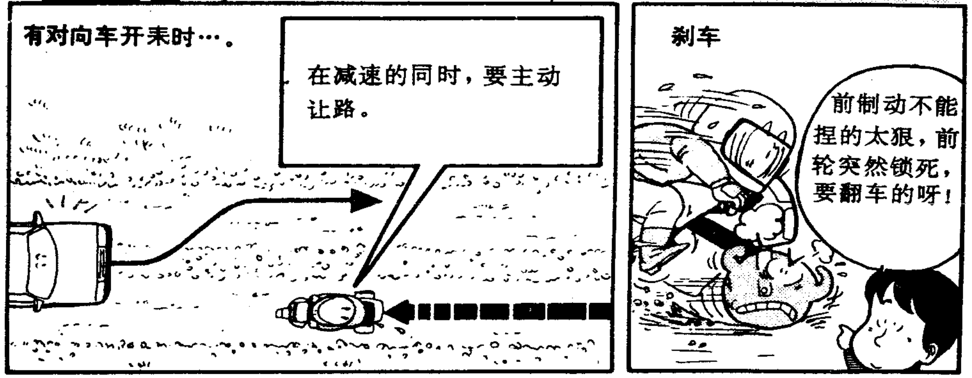


在越野赛车场、沙洲或者那些山里毛道行驶，要比一般的不平整道路行驶更难。在这样道路的直线区段行驶，可采用双膝夹紧车体（不只限于膝部，还包括小腿和脚脖子），有意识地把体重加在后车轮上的站立式驾驶姿势，但不要拉压车把。这样，由双腿支撑并缓冲来自路面的冲击，以保持上体的稳定。

在行驶中，要控制好油门的连续顺畅，使行车始终处于稳定状态。如果慢腾腾地加油，反倒使行车不稳。要保持一定的速度，不仅直线性好，而且可减轻车体的振摆。骑赛车和骑越野摩托车一样，也要有一种连续给油的“加速感”。在泥泞不平的道路上行驶时，就会感到很不习惯，很难驾驶。然而，在这种异样的道路上驾驶摩托车，却有一番特殊的情趣。在这远离闹市的山野小路上，沿着崎岖的林区小道向前驶去，偶而可以看到返朴归真的徒步旅行者。还有熟悉这里一草一木的林区工人。“行人就是上帝”。每当此时，你要放慢速度，切不可让小石块、泥土溅到他们身上。当你停车的时候，一定要及时关闭发动机，以免由于你摩托车发出的交通噪音，破坏了这宁静的郊游环境。

●当你骑着赛车在坑洼不平道路上行驶的时候

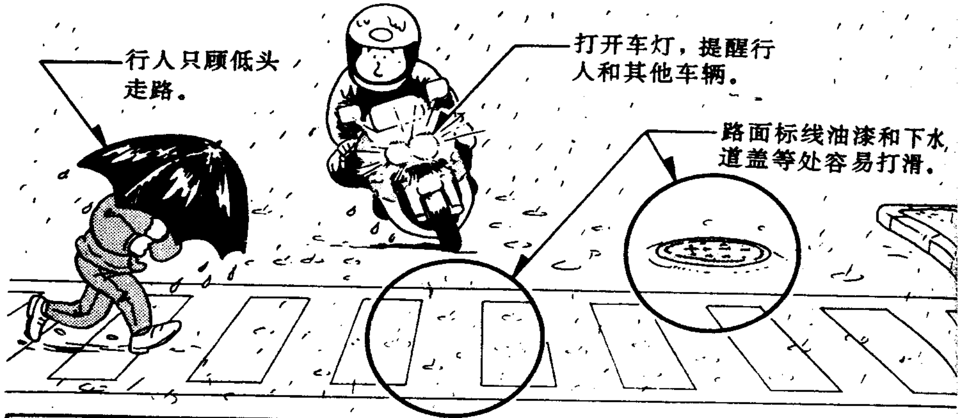


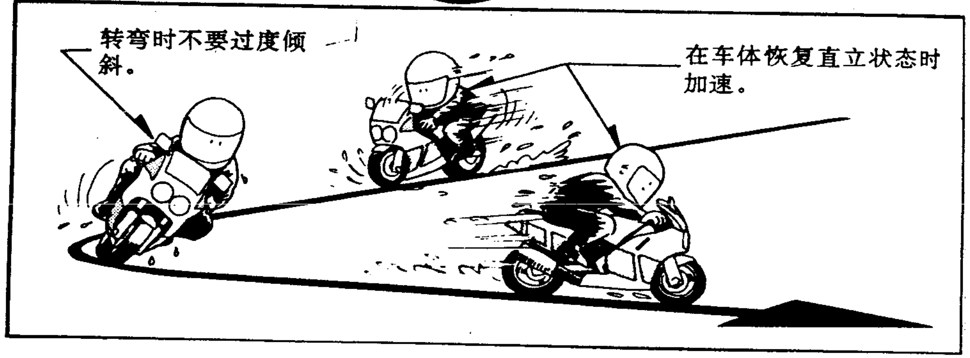


林区道路，别说路面中心线，就连车道分道标线也没有，有的只是纵横交错的车辙。在这种道路上骑摩托车，只好左拐右转地，选着好道走。没有道路标志线，又没有什么交通管制，似乎可以自由、随心所欲地开车了。但是，如果每一个骑摩托车的人都这样想，不仅没有“自由”可谈，就连自身安全都难以保证了。日本法律规定“左侧行驶”，但是在这里即使你左侧行驶，也未必安全。尤其在既没有限速等交通管制标志，又没有护栏等安全设施的弯道就更危险了。因此，你必须进行“自我管理”，把行驶速度控制在 30km/h 法定速度以内。总之，在交通环境较差的林区驾驶摩托车，最重要的一条原则是：自己保护自己安全，一切行动由自己负责！

雨天和夜间的行车

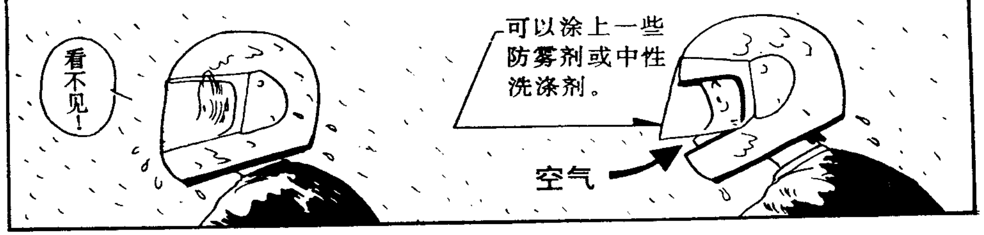
●雨天和夜间，必须放慢速度行驶



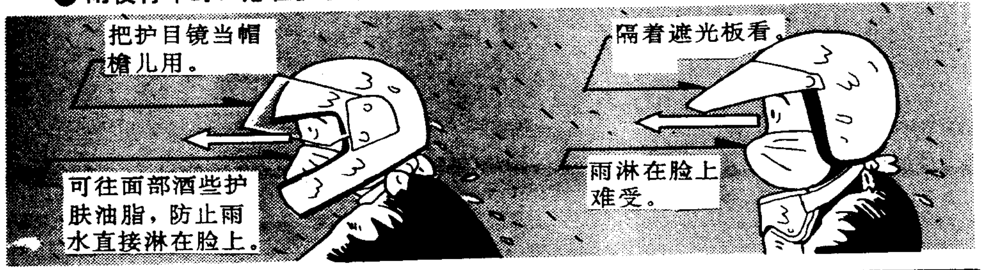


没有一个人会愿意在泥泞的雨天驾驶摩托车。浑身上下被淋得湿漉漉的，哪还有什么兴趣可言。而路面打滑，更叫人提心吊胆。但是，就基本驾驶方法和操作技巧来说，并不因雨天而有什么改变，和在公路上，没什么大的区别。恰恰相反，在雨天或夜间开车，更需要严格遵守基本操作，给油、刹车、车体倾斜等各个操作更要圆滑、利落。只有做到这些，才不会对轮胎产生丝毫的冲击，确保在湿滑的路面上平稳地行驶。这时，切不可把希望寄托在“轮胎具有防滑性能”上！车把更要控制适度，决不能大角度倾斜或转把，防止发生侧滑翻车。

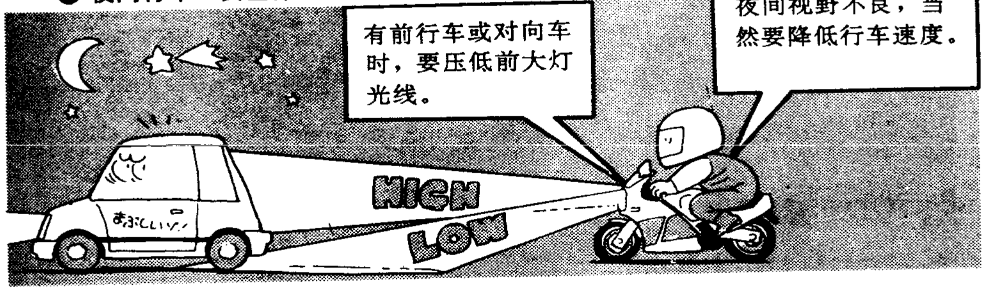
除了注意上述操作方面的问题外，还要注意道路上的下水道盖，施工临时铺的钢板等这些容易引起滑溜的地方。在高速公路上，还要注意桥面及路面上的接合金属构件，这时保持车体的平稳，不能突然加速或减速，也不能让车体倾斜太大，另外，人行横道线、路面中心线等路面标线，所使用的油漆材料，虽然有明快、耐久等优点，但是要比路面的沥青材料滑溜得多，这也是必须注意的。



● 雨夜行车时，落在护目镜上的雨滴产生漫反射而影响视线



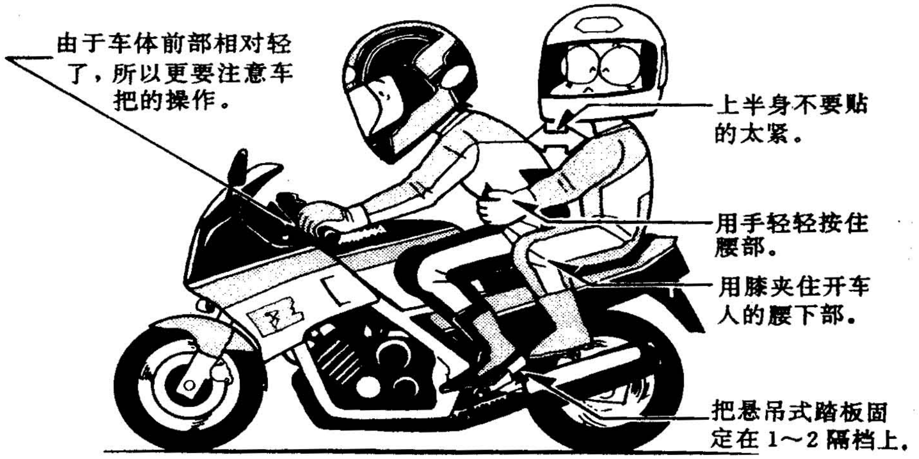
● 夜间行车，安全第一



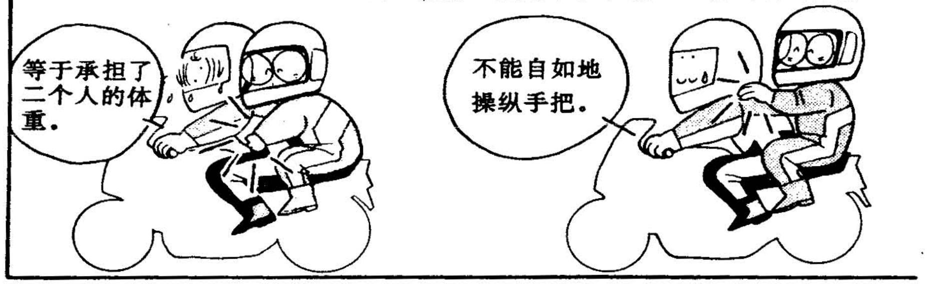
即使路面上没有这些易滑物，当遇到水坑时，就会使轮胎胎面形成一层水膜，这也会影响轮胎的正常防滑性能。就算路面非常平整，没有一点坑洼，但是在载货卡车通过的地方，也会出现凹下去的纵向车辙。如果这里面有积水，就更危险了，所以要避开这些地方，应该在你自己车道的中央附近位置行驶。

在雨天，各种车辆的视场都受到限制，对于没有雨刮器的摩托车来说，就更糟糕了。头盔护目镜外面有水滴，里面再有哈气，就更看不清了。如果你戴的是全护式头盔，可以把护目镜稍许打开一些，通通气，有时能起点作用。可这样做，雨又会淋到脸上，也很不舒服。尤其高速行驶时，就更是如此了。所以，最好选用具有防霜或防雾的护目镜，或是在护目镜上涂些防雾剂。也可以用家庭用的洗涤剂，薄薄地涂在擦干净了的护目镜内侧。但是，决不能涂在护目镜的外侧，不然被雨一淋，视线反而更不清楚了。如果你没有任何准备，中途遇雨，只好把护目镜或遮光罩掀起来，慢慢往前开，这是没有办法的办法。

■带人

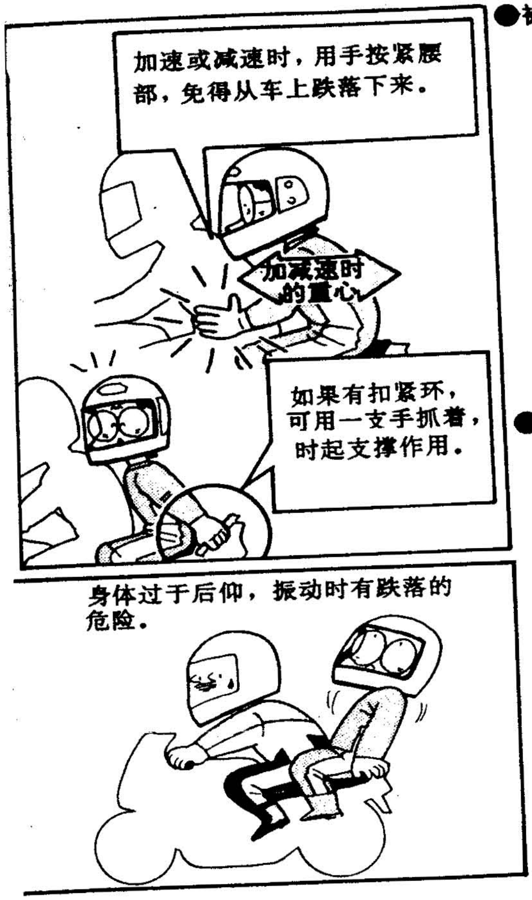


如果长时贴靠在一起，开车人就会疲劳。如果手扶在肩上，就会妨碍操作。

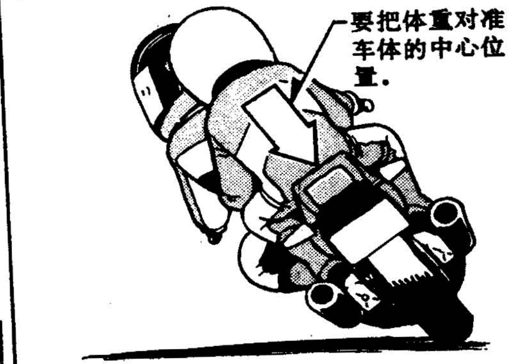


两个人一起骑车郊游，比一个人更有乐趣。当然，在领取驾驶证一年以后，才允许带人，而且还必须是定员2人的摩托车。除了要有经验外，还应该了解驾驶摩托车带人的专门技巧。如果你是摩托车骑手，就必须掌握这门特殊的技能。而这种技能的核心，就是操作要稳，行车速度要慢。这就是所说的双人骑车时的“标准安全驾驶”。摩托车带人，不同于汽车的助手席上带人。由于摩托车的车身长度和重量通常是以一个人为主设计的。带人以后，车身后边就增加近一倍的重量，破坏了原来的重量平衡，所以就不能象没有带人时那样轻快地驾驶了。一旦发生事故，往往后边的被带者要有更大的危险性。因此，你必须有一种“人命关天”的责任感。

如果你是坐在摩托车后面的被带者，你对能否安全行驶有着更重要的作用。那么，“我该做些什么呢?”回答是：最好，什么也不要做！象图示那样，就暂且把你当作一个行李，一动也不要动。这样，前面开摩托车的人就能按照自己的意识来操纵摩托车了。



●被带的人就要象行李和货物一样

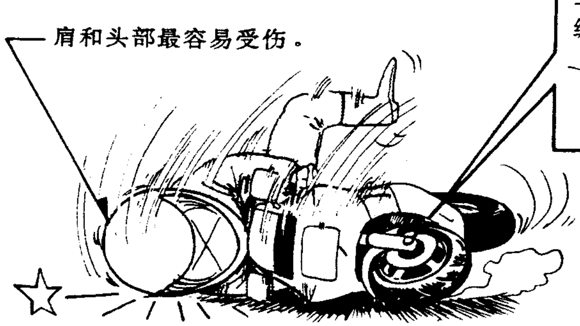


●二人动作不协调，会影响车体稳定

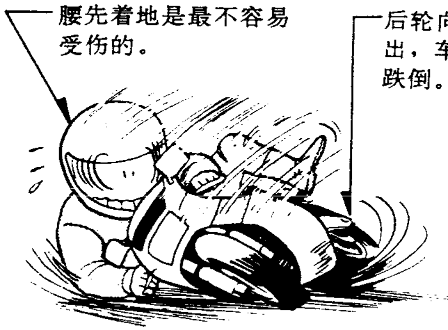
当然，你必竟不是被梆在后座上一动不动的行李或是其他什么货物。你也要作一些配合，比如两脚稳稳地踩在踏板上，两膝夹在驾驶手的臀部，使你和前边的驾驶手形成协调的一个整体。但是，由于你所处的空间和位置的关系，有时只靠下半身，难以保持整个身体的平稳。摩托车虽然不会象汽车那样过大的横向摆动，但是在加速或减速时，还是需要你有一定的支撑。如果按在驾驶者的活动部位，就会妨碍他的操纵。所以要从两侧轻轻地用膝部贴靠在驾驶者的下腰位置上。当然摩托车带有扣紧物品的扣环，你可以用一只手握住，以此作为支撑。但是，最近生产的摩托车都不再装备这个构件，这就要求开摩托车的人，在变速时尽量慢一些，以保证后边人的安全。上述这些道理，对于没有驾驶过摩托车的人是不容易理解的。特别是在带女友的时候，不但双手搂着你，而且还会把身体紧贴在你的背上，虽然和你“形成了一体”，但是你不得不用你的体力支撑着她，而给你增加了近一倍的“负荷”。

翻车的应急处理

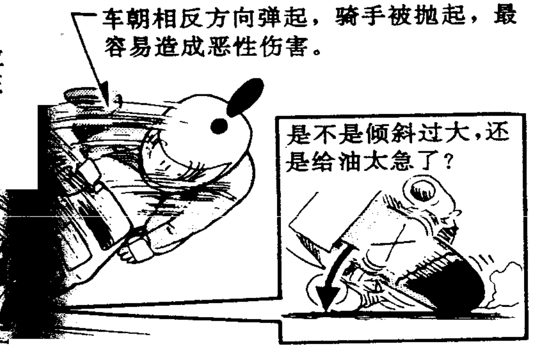
●由于前轮发生侧滑面临翻车



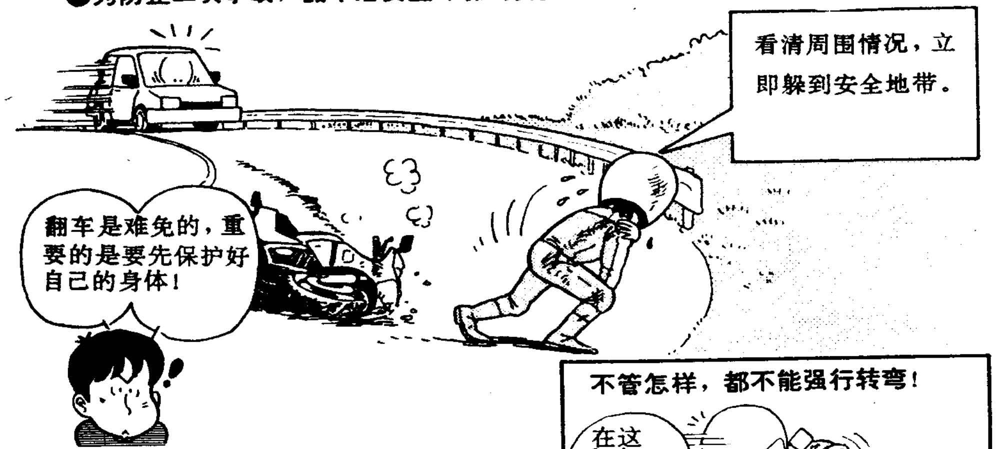
●由于后轮发生滑移而翻车



●侧倾过度



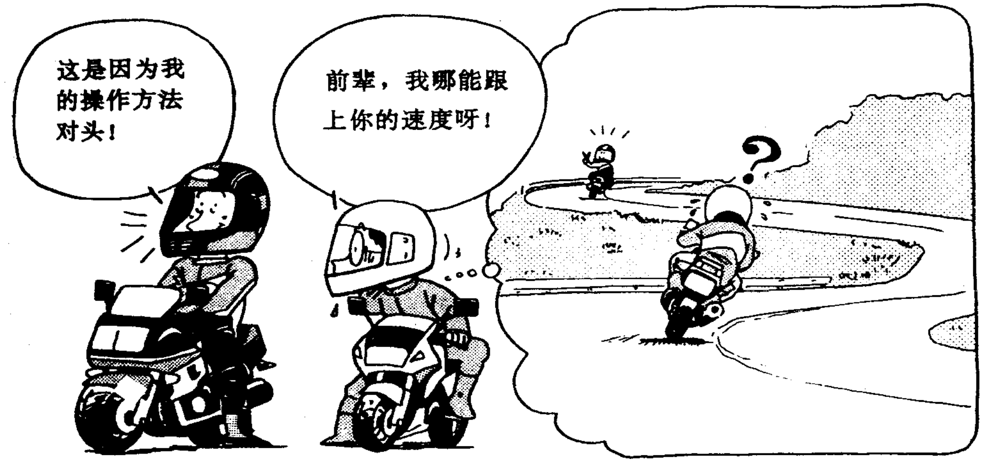
●为防止二次事故，翻车后要立即躲到安全地带



摩托车发生翻车事故，有各种各样的原因和类型。有时是从侧面突然出现了汽车；或者转弯时，在车道中间却有其他车辆停在那里，尽管你右躲右闪，还是和对方撞到了一起；或者由于倾斜过度，弯转的太急，滑倒后又撞着对方。在这种时候，应该先把摩托车稳住，并尽量刹车，把速度降下来，最大限度地防止撞车，或减轻受伤程度。在紧危时，除了正确使用刹车技术外，还有许多用以减轻事故的处理技巧。比如在左转弯时，如果有冲到对向车道的危险时，可以采取加大车体倾斜，争取跌倒在自己的车道内，这样至少能避免发生撞车之类的恶性事故。一般情况下，转弯时发生的侧滑翻车事故，多半是操作失误或判断上的错误所引起的，由于倾斜过度，或刹车太紧造成翻车，后果都是相当严重的。

从某种角度来讲，翻车有时候是难以避免的。但是应该学会在危难时保护自己。在发生翻车时，要尽量使肩部和臀部先着地，同时四肢收缩，顺势翻滚，直到最后停下来。如果四肢先着地，由于车速太快，在强烈撞击下，就容易造成骨折，甚至发生整个身体抛起摔下的危险。因为这时，你的手和脚就是“制动器”，没有了制动器，只有听天由命了。一旦发生翻车事故，先不要乱动，应注意观察周围情况，在确认没有其他车辆时，再迅速移到安全地带。以免发生二次事故。等冷静下来以后，看看身体是否受伤。如果身体没有什么大伤，就要把摩托车推到路肩附近，进行检查。履行一个摩托车手的义务，把你心爱的摩托车修理好。

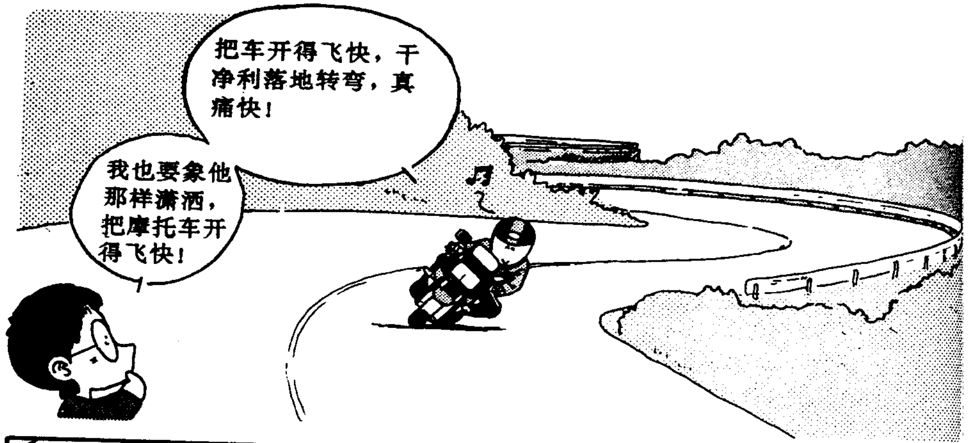
第四章　掌握高超的驾驶技巧

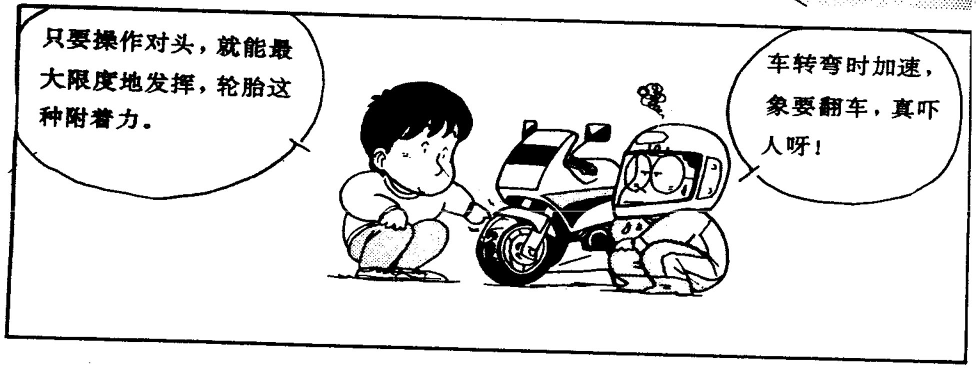


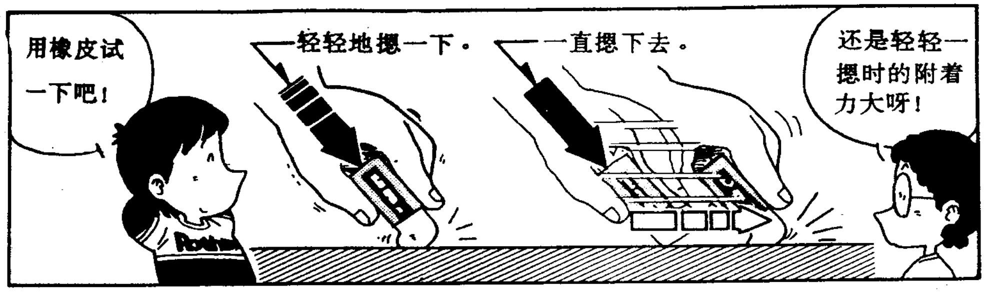
开摩托车最难的，不是“开得快”，而是“开得巧”。这种技巧，表面看好象都差不多，其实是根本不同的。驾驶技术高，开得巧，才能有真正的速度。不苦练驾驶技术，只追求速度，开快车，等着你的只有危险和事故！请你记住：唯有正确地操作才能充分发挥机械的性能，这才是真正的技术！而且在这种孜孜不倦的追求中，才会品尝到最大的乐趣。

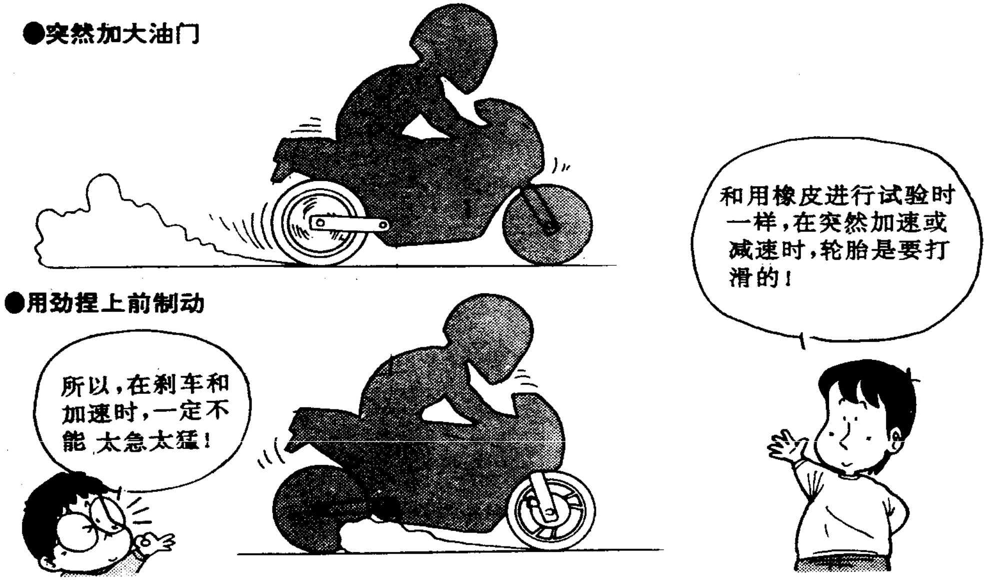
赛车的驾驶技巧①

●为了象自己的手脚那样运用自如地操纵









即使你已经掌握了一定的操作技巧，但是当你开车在山道上行驶时，也难免感到害怕，而难以品尝驱车奔驰的乐趣。为什么有时会产生恐惧感呢？这是因为你的操作方法本身就是危险的。人有一种特有的“自我感觉”，这就是当没有把握或硬着头皮干什么事的时候，就感到不安和危险，这是一种“自我恐怖意识”。所以，当你感到害怕时，就应该停下来。

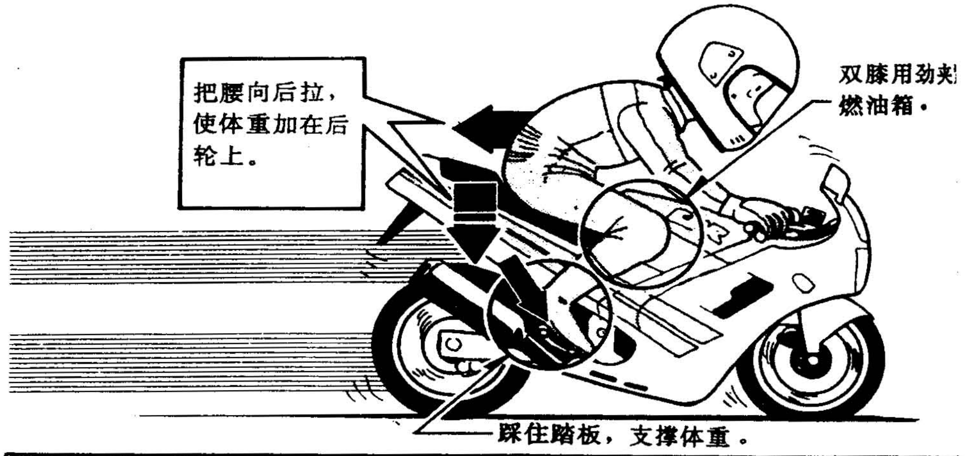
你必须理解和明白，真正可怕和危险的，并不是“速度过快”。纵然你把车开得再慢，该翻车还是翻车。比如，在腕部受力的时候，前轮就增加额外的负担，就容易发生从前边滑倒的可能。相反，为了消除这个外力，就会转移到后轮，也会出现从后边滑倒的危险。即使没有发生这种危险的侧滑，这样开车也是危险的。解决的办法只有一个：放松肩和腕部。看似容易，但是当你一心想加速的时候，或者你想“潇洒一回”把别人超过去的时候，你就会难以做到自然放松了。所以，还是要先打消这些无益的念头，而专心致致地操纵好你的摩托车！这就需要你认真学好弄通本书第二章讲的内容，把骑车的基本姿势真正学到手。

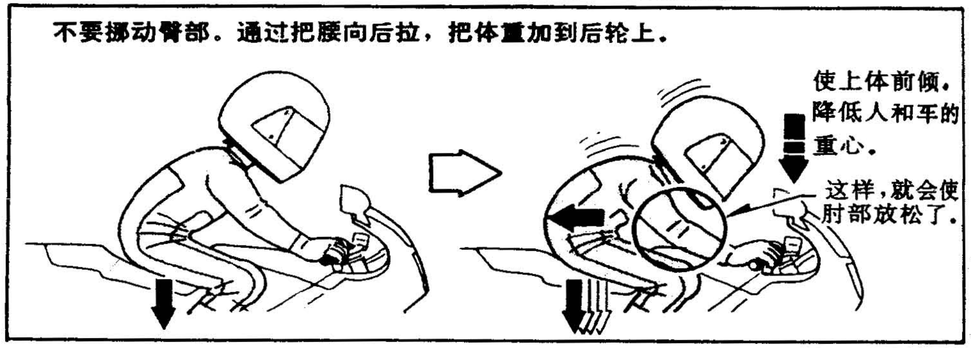
其实，唯有基本的东西，才是永恒和全部的。扎扎实实的基本功，准确而运用自如的操作，这就是高水平的驾驶技术。所谓异想天开的技巧，实际并不存在。从这个意义上来讲，不写这章也是可以的。但是，要提醒你注意并反复强调的，仍然是如何做一个优秀的骑手，仅此而已。

有人说：“轮胎打滑的话，那么车怎么停呀！”这并不是一句笑话。如果单凭轮胎打滑和停止这种性能就能决定速度，那么，任何一个新手都能成为摩托车大赛的骑手了。即使再减速或再加速，为了不使轮胎产生冲击，而轻轻捏闸或缓慢地打开油门，就会跑很远才会刹住车。这里强调的“轻轻”“缓慢”，就是基本功！就是技巧！即使在高速行驶时，这也是最基本的操作，也是最难掌握的。

■ 赛车的驾驶技巧②

●刹车时，要“积极地”给减少了荷载的后轮加载

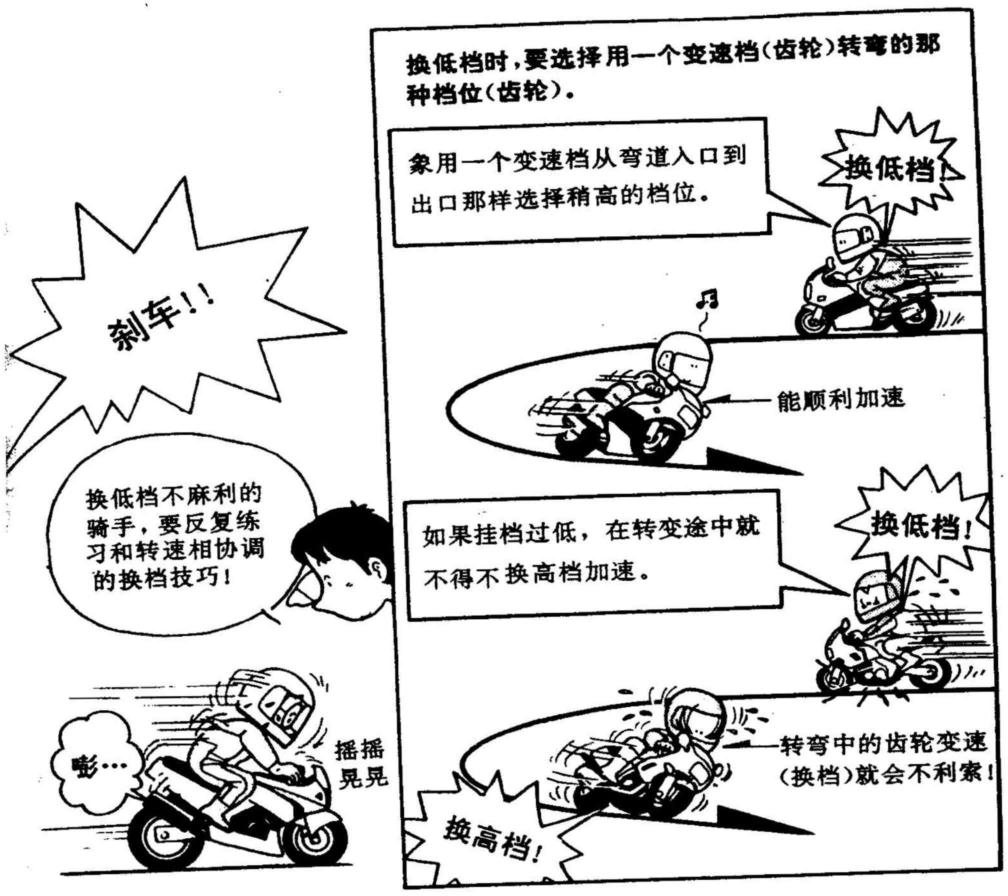




刹车来得越硬，摩托车前倾就越大，导致车体不稳。同时，还增加了前轮的垂直荷载，当超过轮胎的承载极限时，就产生了滑移。这时，后轮反而减少了荷载，丧失了轮胎与路面应有的附着力，从而破坏了向前行驶的稳定性。

这时，你必须做到：利用你的身体，把摩托车的“姿态变化”控制在最低限度或是尽量减少前后车轮上的垂直荷载之差。正确的想法应该是：从控制车体的姿势这点出发，如其不使前轮“沉下去”，莫如防止后轮“浮起来”更好。因为在急刹车时，摩托车的前叉就处于“全冲程”状态。从有利控制前后车轮荷载平衡这一点来说，减少前轮的“体重”是最重要的。

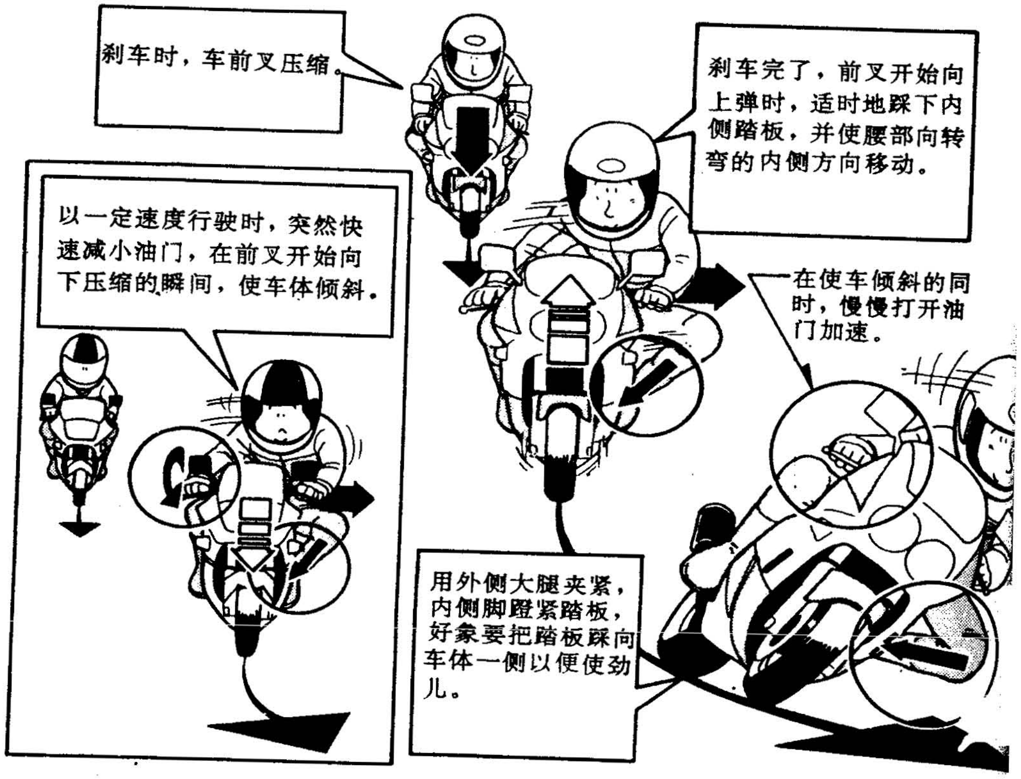
作为正确的驾驶姿势，应该是保持住下半身夹紧车体的姿势，不论产生多么强烈的制动力，都要始终使双臂和腕部处于放松的状态，这就是最基本的操作技巧！也许你会认为：“说了半天，就这么一点儿，太简单了！”如果你懂了，也会了，那么，就请你实车试一试吧。我想你未必能做得到，据有关资料，即使是国际A级赛车手，能完全做到这点的，也是屈指可数的。



作为一种训练方法，应从彻底放弃在转弯时压里圈这种争强好胜的心里开始！就是说，必须保持一种轻松愉快的心里状态，这是最重要的一点。车速慢一点也没什么，反而能稳妥地制动。在开车的时候，可以一边和飞转的车轮“对话”，一边轻松自如地操纵手制动和脚制动。身体方面要用膝部和脚后跟紧紧地夹住车体。另外，要把你的腰部——腰带稍上的部位，尽量向后方拉伸，但决不要撅屁股！通过把腰尽量向后拉伸，就可以使上半身更加稳定，胳膊也就会不受体重的影响，而保持放松状态。如同上图所示，这时就成了“猫腰”的姿势。采用这种姿势，不仅自有它的道理，也是驾驶摩托车者的一种“心情”，即，在采用这种姿势时，骑手坐在车座上，就能感受到轮胎对路面的滚动压力情况。同理，如果想有效地控制后车轮的“轻飘”现象，也可以采取把整个身体全向后移的办法。但是，不能把双臂伸直让腕部受力来达到，而是靠“脚力”来移动身体。在用脚向下踩踏板的时候，往往会使臀部抬起，而使胳膊受力，这样一来，就事与愿违了。

■赛车的驾驶技巧③

●使车体倾斜的要领，是适时地给内侧踏板加荷载



转弯时，最明显的表现，都是从车体倾斜开始的。而许多转弯操作技术又都是取决于倾斜技巧的好坏。比如，当车体倾斜后，按自己的小聪明行事，生硬改变行进方向和速度，这种随心所欲的操作，只能使车跑得别别扭扭，不仅速度慢，而且危险。所以，在接近转弯时，放开制动闸把的瞬间，正好是前叉将要向上伸出的时候，这个“瞬间”是最重要的时机。就是说，要把放开制动闸把，前叉即将向上伸出的这一瞬间作为使车体倾斜的“开始时机”！

当只通过关闭油门减速时，使车体倾斜进行转弯，但是，倾斜的“开始时机”很难掌握。这时，可以通过制动减速抓住车体倾斜时的机会进行转弯。当以一定的速度行驶时，在快速关闭油门瞬间，和上述情况相反，在前叉即将开始向下压缩一瞬间，开始倾斜车体进入弯道。

总之，最重要的是适时地抓住使车体倾斜的时机，而且是能用你的身体感觉到这一时机的出现！不管行车速度多慢，都要做到这一点，都应该在能够正确控制油门和制动的速度基础上，来驾驶着你的摩托车。

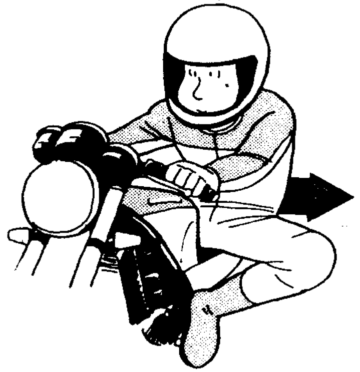
如何移动体重，来使车体倾斜呢？上面已经讲过，是用脚去踩内侧踏板。但是，只知道用脚踩还不够，还必须明确使用脚的哪个部位，那就是脚外侧的前部，即小脚指根附近。如果想使车体快速地倾斜，就要给踏板增加更大的“荷载”，这就需要把全身的重量都移向内侧的踏板上。而这种体重的转移，是靠你的“脚力”来实现的。必须记住：脚力的用劲方向是向下，即踏板根部的斜下方。在这种体重移动当中，切不可使用双臂的力量！否则，就会使前后车轮偏离路面，不仅转不好弯，甚至会出现瞬间的滑移或振摆现象。

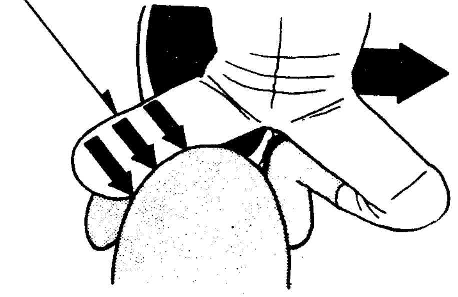
为了防止踩踏板时给车体造成冲击，也可以先把身体移向弯道的内侧方向。由于尚处于直行状态，所以要用另一支脚用力踩住外侧踏板，用以获得平衡。减速制动时，要用外侧大腿贴靠在燃油箱的后部，但是弯道内侧的腿膝盖不能向外分开。用两支脚的脚后跟夹紧车体，用来保持下半身的稳定。

上述这些操作方法的最终目的，就是为了把较大的荷载（整个体重和脚力）准确而巧妙地加到内侧踏板上！

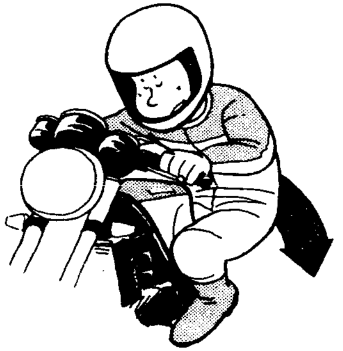
■ 赛车的驾驶技巧④

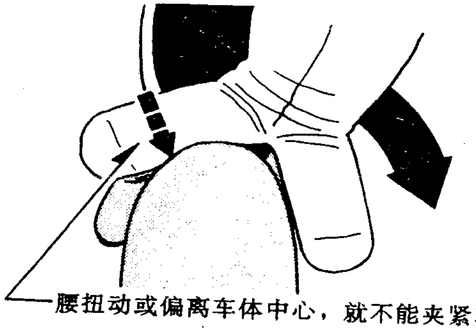
●横向移动腰部





●不能先把腰往下沉



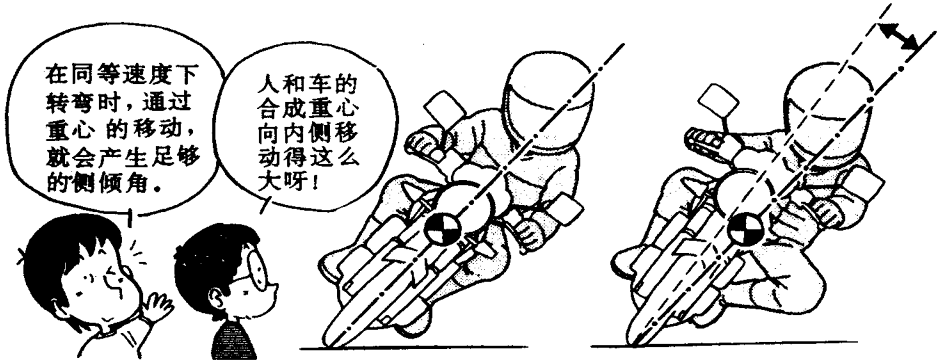


在上一节已讲到，为了在转弯时使车体倾斜，要把身体向弯道内侧方向移动。但这决不等于移动了身体，就能使车体很好地倾斜。应用力把内侧踏板踩向车体方向，身体在反力作用下向内侧移动。由于此时你有要倒向内侧的感觉，所以一定不自然，并且进行不必要的“臀部移动”。而在踩踏板之后移动身体，其结果，身体移动后能得到更大的荷载。两者的根本区别，就是“顺序”的不同，这一点很重要。

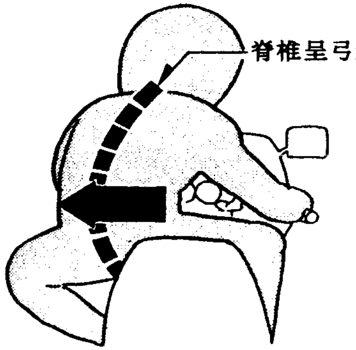
在开始阶段，你不要有意识地为移动体重而移动身体。要自然轻松地坐在车座上，只要确实地踩住踏板，身体就会自然移动。这个技巧熟练之后，就可以主动且较大幅度地把身体移向内侧。如果能达到这种程度，那就可以说：“你的水平已经很高了”。但是，此时你必须注意以下几点。

首先是移动身体时，“移动的中心”绝对不是臀部。过去有人曾说过：“从你的肩部进入转弯。”但是，确切地说，既不是从肩部，也不是头部。我们把前种叫做“抬起屁股似站非站式”，后种为鲁莽的“冲锋”。对至今还采用这两种姿势的人，只能说：请你重新读一下前章所讲述的内容吧！

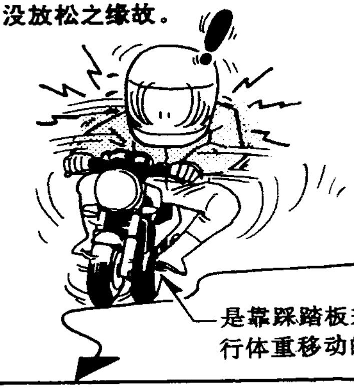
●为什么要把腰部稍向内侧呢？



●通过拉伸侧腹来移动腰部。



如果移动腰部时，有摇晃，是由于上半身过于紧张，没放松之缘故。



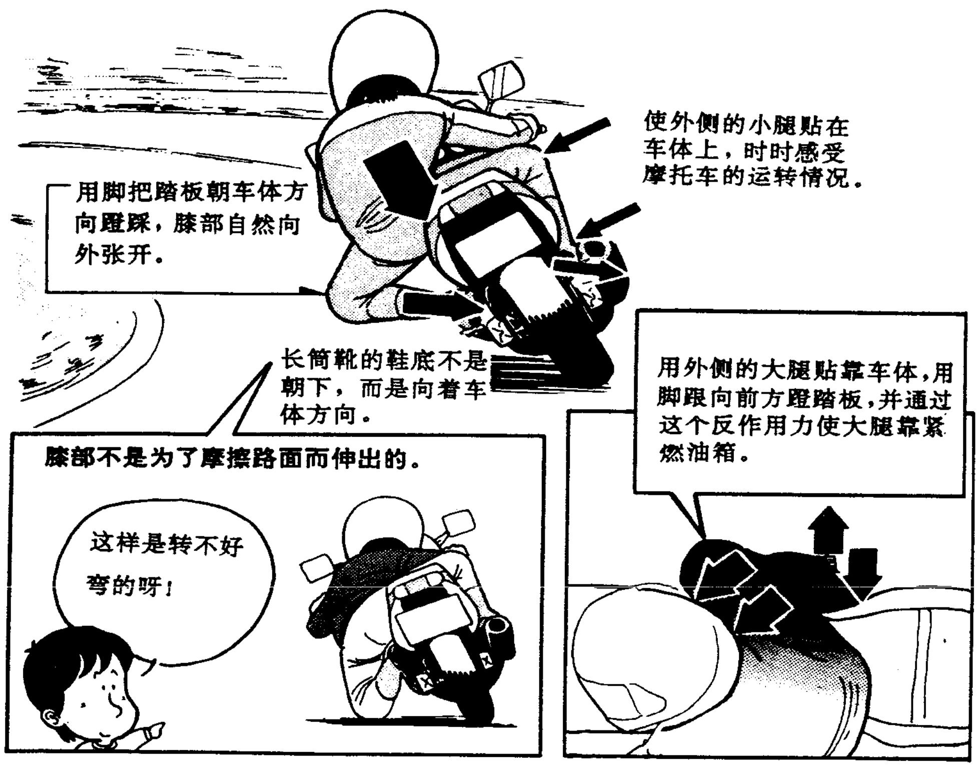
移动中心是在腰部。而腰部的移动是靠侧腹——腰带稍上位置用劲儿向外伸出来实现的。就这样，通过腰部带动整个身体的移动，从而进入了转弯状态。重要的是，这种移动是自然而不是有意识的一种动作。但是，要注意不能使头部偏离车体中心太远。臀部的移动也不能超过必要的限度。采用这种转弯姿势，从后方看去，骑手的脊椎骨这条线和弯道呈一种凸字的弓形，其顶点就是侧腹。

另外，在移动身体时，应该有一种是在车座上面“平行”移动的感觉，只是在车体倾斜后，移动方向才是“向下”的。但是决不能是有意识地，否则姿势就失去了“自然状态”。

在这个弓形的延长线上，再继续移动身体，如重心偏移过大，增加内侧踏板上的荷载，就会使车体迅速而自然地倾斜。踩内侧踏板的脚，也可以使脚跟朝向车体，脚尖向外张开一些。注意不要勉强地硬把膝盖贴靠在燃油箱上，这样会使身体向外扭转。而妨碍了身体自然移动。当然也不要故意地把膝部向外分开。总之，一切保持自然轻松，才是最标准、最上等的。

赛车的驾驶技巧⑤

●在转弯中要常用外侧的腿和脚来感受车的运转情况

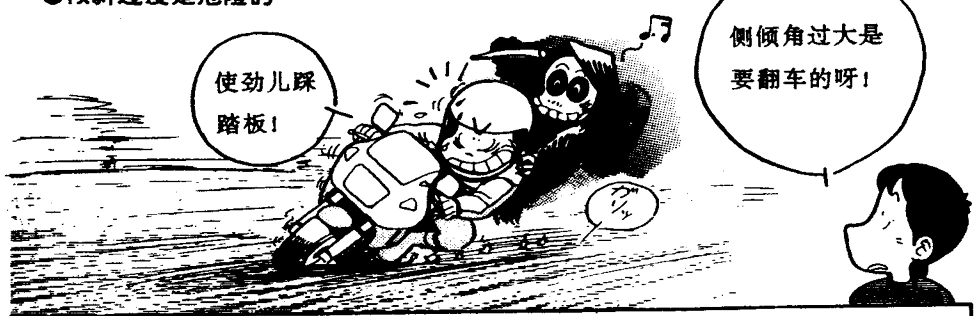


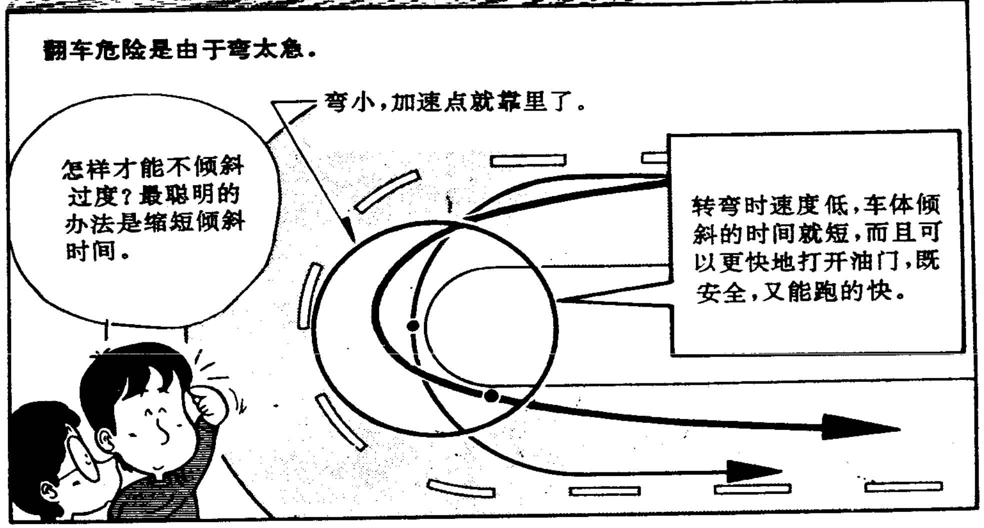
当达到了倾斜角度时，如果再加大倾斜，当然只有摔跟头了。所以，这时切忌再向内侧压车把或扭拉身体之类的多余动作。要知道，这种多余的力和动作，是使车体失去平衡的根本原因！在高速行驶当中，如果能最大地发挥出轮胎的性能，反倒会减小侧滑的危险。

为了防止车体过度倾斜，只要把作用于车体倾斜的力（体重）去掉就可以了。即去掉或减少把踏板踩向车体方向的脚力。尤其对高速运动中的物体，就更需要一切操作的适时性和技巧性，决不能产生任何冲击或振动，这是最危险的！

蹬踩踏板的力是可以去掉的，可是却无法从摩托车上把你的体重去掉！这就必须寻找一种“支持”和“转移”，这就是外侧踏板。前面已经讲过，转弯车体倾斜要靠身体的移动。当移向内侧的重心移动量达到一定程度时，身体就难以起来了。你的体重虽然是由车座来支持的，但是左右踏板也分担着一定量的体重，这就是可以“转移”的条件。所以，通过用力踩外侧踏板的办法，使上半身倾向外侧转移，就可以获得平衡。如果此时你的上半身不能向外侧转移（返回），就说明车体倾斜时身体的移动量过大。

●倾斜过度是危险的



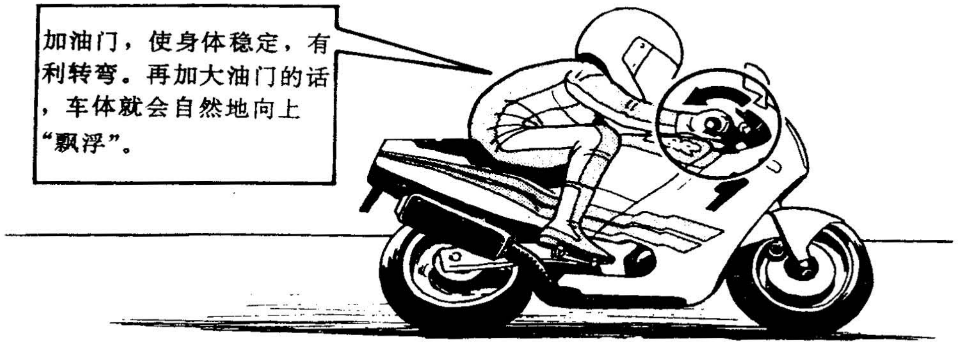


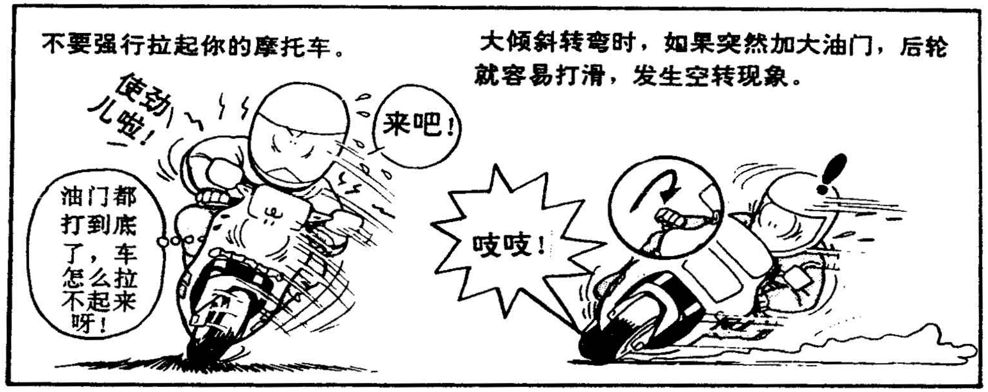
除上述原因，也可能是由于倾斜角过大。把倾斜角限制到最小程度，是考虑重心移动量。所谓转弯就是改变车的行进方向。而那种追求大倾斜，膝盖蹭路面的表演，除了危险，是毫无意义可言的！

如果转弯已经操作的很稳，就可以较自由地支配你的体重位置，或是在车座上，或是在内侧踏板上，完全是以把弯转得漂亮、稳当为目的，由你自由选择。当然，这种选择，还依车的类型不同而异。就一般情况而言，多是把体重放在左右两侧的踏板上，并始终保持能控制左右方向的体位。不论什么情况，都不要用力太猛，但是，外侧的脚要向外张开，使膝盖、大腿、脚跟紧贴在车体上，并用内侧的腿的脚后跟靠在车体上。臀部稳坐在车座上（有时只是部分）注意感受转弯时车的运转状态。双臂不要“叫劲儿”，需要经常处于放松状态。不论转多大的弯，下半身和车体永远是成一体状态，这是最基本也是最重要的。

■ 赛车的驾驶技巧⑥

●转弯开始时，要注意防止后轮打滑

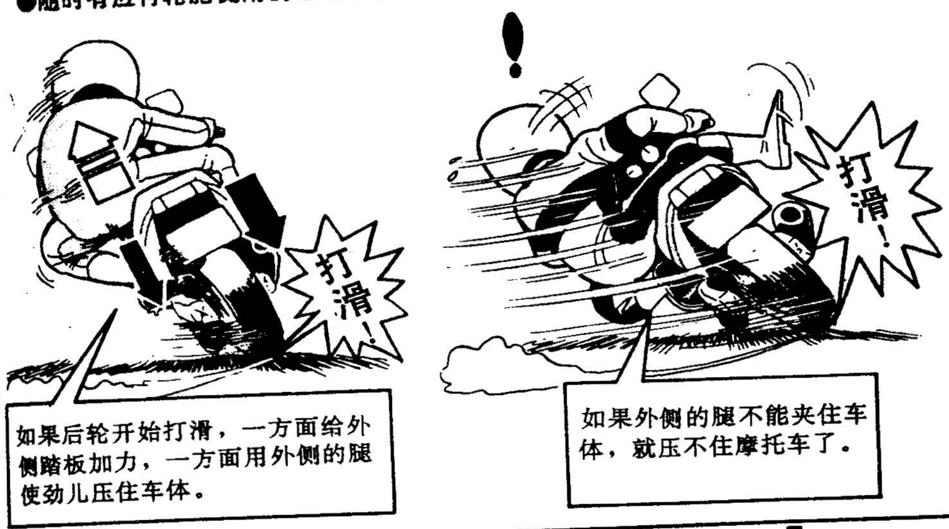




当车体将要倾斜到“理想角度”时，在消除内侧踏板荷载的瞬间，打开油门是最适时的。这时，作用在后轮上的反向驱动力就变成了正向的，即使再次部分开启油门（缓加速）驱动力也不是零，尽管很小，但却是正向的。有了这个正向驱动力，对摩托车的顺利倾斜是大有帮助的。对于摩托车来说，转弯比直行更能保持稳定状态。如果你感到害怕，或车体摇晃不稳，那一定是操作有误。

当加上正的驱动力，并加大油门时，车体就会一点点地向上“飘起来”，而且行驶速度也会加快，车体就越发“轻飘”了，这是正常的。所以不要控制车体的向内侧倾斜，而是顺其自然地让车体向上“飘浮”。此时，通过加大油门——再漂起来，就会描绘出一条圆滑的曲线。去掉对内侧踏板的荷载，身体也在脚力的作用下返回到车体中心位置。这时你就会有“是油门在使车体飘起来一样”的感觉。

●随时有应付轮胎侧滑的心理准备



在转弯当中，不要反复地开关油门。不然，就会使倾斜角摇摆不定，还会使轮胎打滑，或使前轮发生“卷边”现象。另外，如果反复开关油门，不仅不能使车自然地“飘浮”，尤其向内侧转舵时，不但转弯不圆滑，而且很难“跑正道”。这时，你可用力踩外侧踏板，就会消除或减轻上述现象。

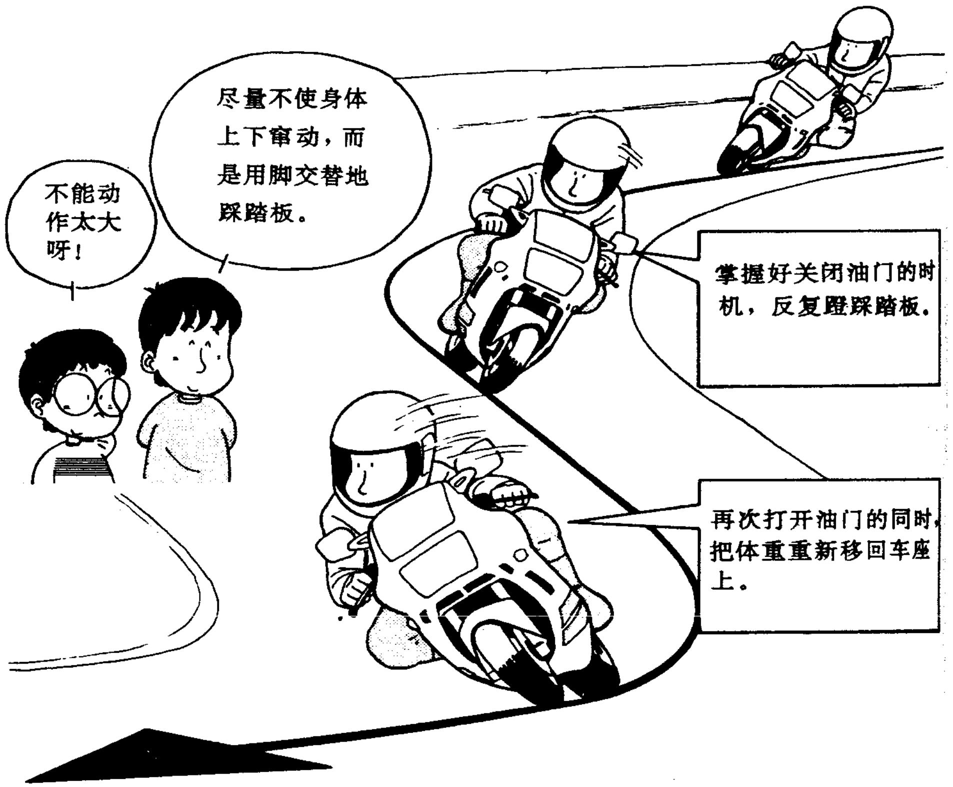
这时打开油门的目的，只是为了使摩托车稳定地转弯，也有助于车体的“飘浮”，但决不是为了加速。如果是参加比赛，尽可在最大限度内猛加油门。可是你现在并不是为了争冠军呀！因此，还是应该逐渐地一点一点地加大油门，能感觉到动力增加就可以了。

如果因为动力过大，后轮出现打滑时，要迅速、利落地收油门，但决不是突然地收！同时，用力踩住外侧踏板增加荷载，并用外侧的大腿压住车体（不要使臀部离开车座）。

这样操作的目的，是为了使外侧的腿夹紧车体。如果腿离开车体，身体就如同悬吊在内侧一样，势必不能应付转弯中出现的各种情况。正确的姿势应该是用外侧脚踩住踏板，臀部不动，只将上半身外倾于车体之外，这就是外倾姿势。

赛车的驾驶技巧⑦

●S形转弯时，要左右交替地蹬踩踏板

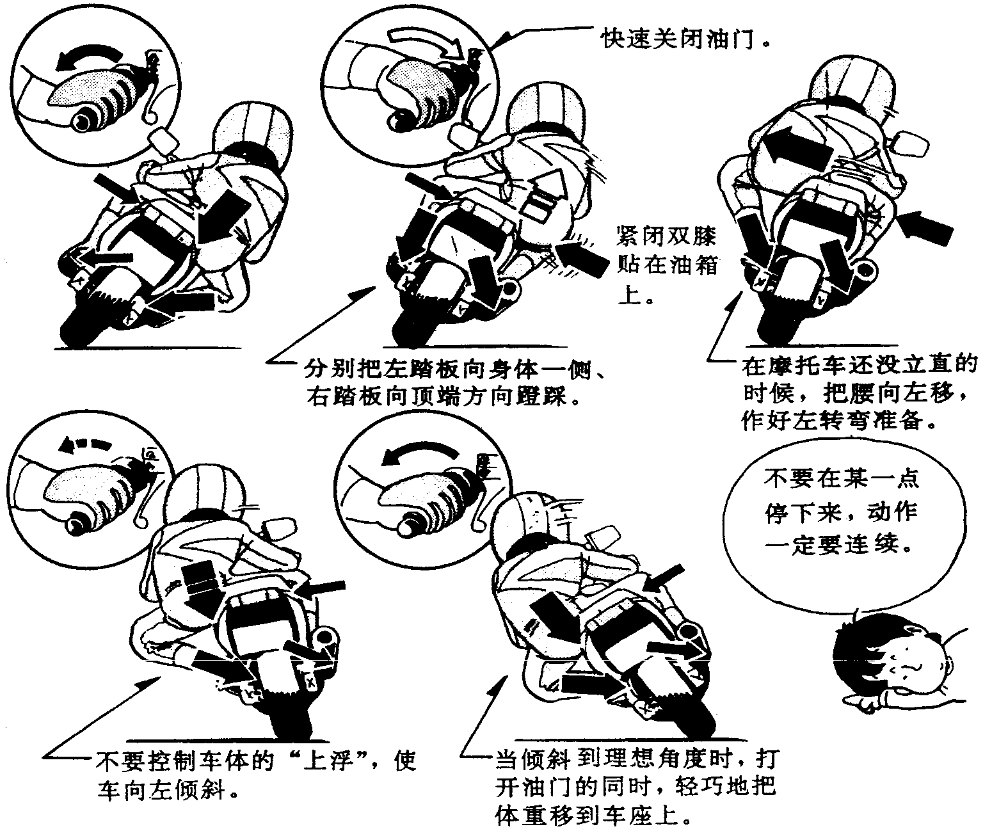


以上讲的主要内容，是以轻便的体重变换进行转弯的操作技巧，下面讲的是从右转弯变为左转弯时的驾驶技巧。

开始右转弯时，在接近转换点时，把右腿向里靠，用膝部紧贴在燃油箱上。用其反作用力，把脚从原来的踏板根部（靠车体的部位）变为蹬踏板的顶端。左脚则相反，从踏板的顶端变换到踏板的根部。此时，双膝呈向内夹紧形状。两脚借踩踏板的力量，把身体从右挪向左边。当然，这时两脚要比转弯时更用劲儿地踩住踏板。臀部也随之有离开车座的感觉，不然，身体就难以移动。但是，臀部的这个“离座”动作，是在两脚用力踩踏板挪动身体时所产生的一种“自然起浮”，决不能有意识地或突然地抬起，这样会破坏车体的稳定性。而且应尽量作到在上述转换中不要使身体上下窜动。

把右转弯开始时打开的油门迅速关闭。虽然不必完全关闭，但是一定要使驱动力达到零的程度。这样，摩托车就能更快地向上“飘起”，而且在整个转换过程中，前后轮胎能始终牢牢地“咬住”路面。

●从右转弯到左转弯的转换



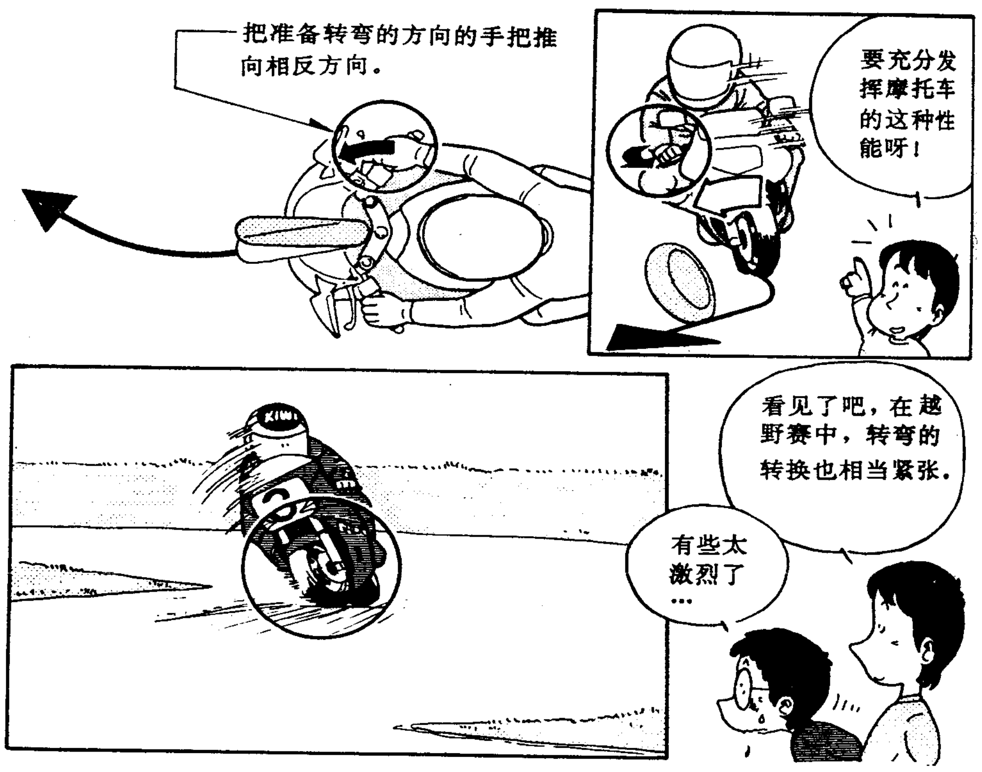
在右转弯即将结束时，开始左转弯的时候，在从右转弯到左转弯的转换中，要一气呵成地完成向左倾斜的操作，而不能在转换的中间有停歇的动作。

身体从右向左的移动是靠双脚蹬踩踏板来进行的，而且应该是“同步”的动作。身体的移动是腰部的动作，即腰带稍上的侧腹部位。移动的速度要比车体的倾斜快一些，但是必须保持平稳。在移动身体时，用左腿向踏板的根部蹬踩，尽量给这个方向以较强的“荷载”。这时加在右侧踏板上的体重当然就减少了。而且在这个蹬踩踏板的反力作用下，使右膝贴靠燃油箱的力也减弱了。这时，左膝则应该自然地向外分开。

当将要达到向左侧的倾斜角度时，开始打开油门，消除左侧踏板上的“荷载”，并将这一荷载转移到车座和右侧，即外侧的踏板上。在这个左右踏板荷载，即蹬踩转换过程中，腰部几乎是处于“悬浮”状态，“荷载的转换”是连续而快速的。所以，在坐到车座及蹬踩踏板时，要注意不要给车体太大的冲击。由于身体的全部重量都在车上，上述在S转弯中的体重移动，其实就是体重的位置和方向的转换和重新分配。

■ 赛车的驾驶技巧⑧

●朝准备转弯的相反方向转舵、倾斜

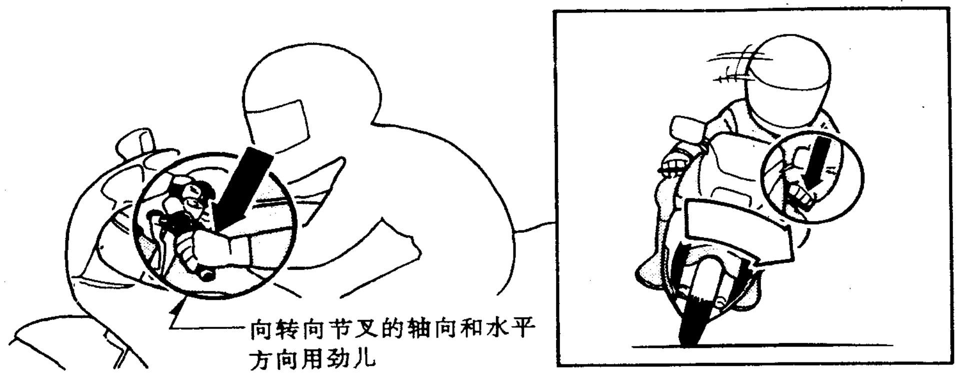


下面说明一下，如何使用摩托车的车把进行倾斜的三种方法。

第一种方法，在摩托车直线行驶时，把车把稍向右转，车体就会突然急速地向左倾斜。这就是利用了摩托车固有的性能。这种性能的日文是“当乙舵”，英文是“Feint steer”(假舵)。具体的操作方法是：向左倾斜时，或者是从右向左转换时，将左车把向前方推压一下。即使将车把向右拉，车舵仍然向右转舵。这种方法在使用“巧劲儿”上难度较大，同时容易产生和前轮压紧路面方向相反的力。所以，我们不提倡向右拉的方法。但是在越野摩托车比赛中，这种高超的转换操作技巧是经常使用的。

读了这一节，想必你也很想试试这种“假舵”操作吧。用这种方法使车体倾斜或转弯的变向，对于初学摩托车的人来说，的确是简便而省事的。但是，由于这时前轮处于“被扭转”状态。所以轮胎受力很大。很容易出现翻车事故。而且速度越快，这种危险性就越大。明白了这些道理，在操作时，不要握死手把，而是手掌轻轻地推按倾斜一侧的摩托车手把。

●给内车把加力，使车轮倾斜



●拉手把，使车体倾斜

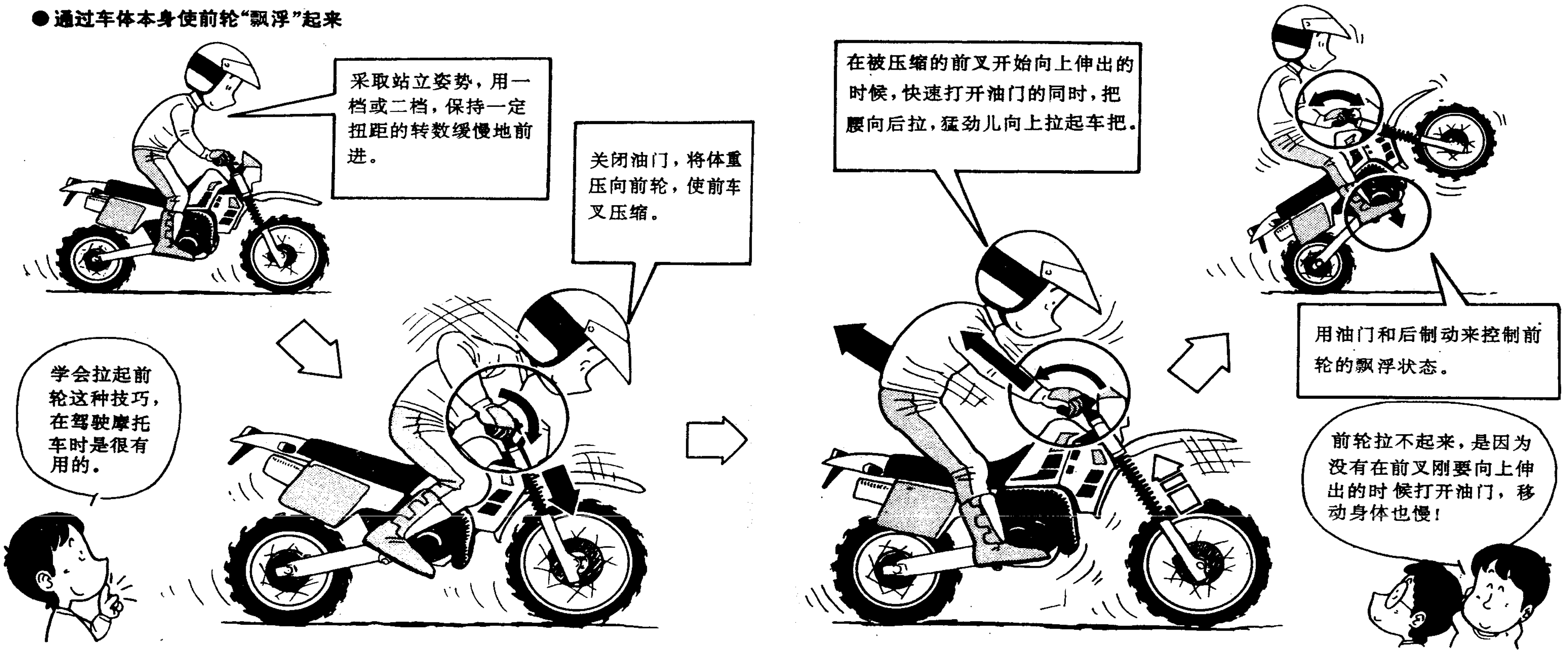
第二种方法，是给内侧手把加上荷载。这和用脚蹬踏板来加“荷载”是一个道理。就是说要把你的体重加在倾斜一侧的摩托车手把上。难掌握的是使劲儿方向不和平时转舵时一样，而只是向转向节叉的轴向方向使劲儿。在加载（使劲儿）当中，要使前车轮的方向朝着倾斜一侧的正前方。所以，在给内侧手把加劲儿的时候，必须注意这一点！决不能因加劲儿而改变了前轮的运转方向。这种给手把“加劲儿”的方法和前述的“轻推手把”作用一样，也会产生“假舵”现象。

第三种方法，与用外侧大腿压或拉车体使之倾斜一样。所不同的是用手拉压车把。采用这种方法，使劲儿方向也不能朝着转舵时的用劲儿方向，甚至要“分开使劲儿”，而且要和处于倾斜状态的车体运转相协调。从前后方向看，就如同骑马“拉缰绳”一样的方法用劲儿。所不同的不是拉缰绳，而是用手来操纵手把。

以上三种方法，看上去简单，但却是很难掌握好的一种操作技巧。开始时，可把这些作为用蹬踩内侧踏板加载，使车体倾斜的一种辅助操作来慢慢练习。

拉起前车轮①

●通过车体本身使前轮"飘浮"起来



这种把摩托车前轮提起来的骑法，谁看了都会认为是一种花架子，除了单车计时的比赛外，也真是没有这样骑车的。但是，如果你掌握了这种技巧，在行驶当中，道路前面有了大裂缝，或者，车开到山顶前车轮悬空的时候，你就会毫不慌张地脱离险境。即使前车轮没有悬空，但是在前轮胎对路面的附着力变小的时候，也可用这种技巧把车控制在稳定状态。当驱车行驶在崎曲不平的山路上，这种控制前轮的技巧，就能使你的旅行平安而愉快。

把前轮提起，使前轮处于"飘浮"状态，有两种方法。先讲讲不使用离合器的方法。

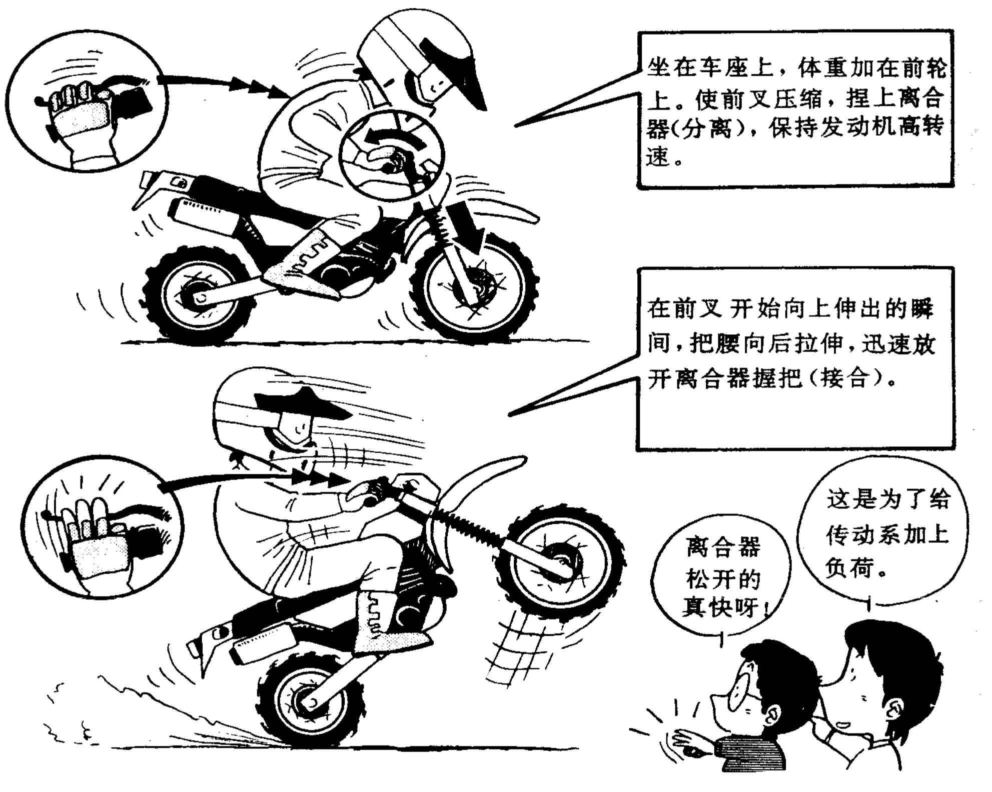
在宽敞又安全的地方，双脚踩在两侧踏板上，取站立姿势，挂1档（计时赛车可用2档），尽量地慢速直线行驶，使车处于完全稳定状态。鼓足劲儿把身体尽量地前移（注意，不只是上体，而是利用反复强调的腰部力量），把体重压在车把上。当然这只是一种"意识"和"感觉"，其实是用双臂把体重通过车把加在前轮上的。这个动作不能拖拉，必须一气呵成地完成。当然只有反复练习和感觉，才会达到这样一种炉火纯青的程度。

在把体重压向车把的同时，快速拧回油门。通过体重的移动和油门关闭，使前叉大幅度向下沉入。在身体移动和关闭油门动作结束，前叉开始向上伸出的瞬间，即开始下一个动作：把腰用力向后拉伸，通过双臂拉起车把。与此同时，迅速打开油门。在前叉伸出和后车轮的反力作用下，前轮就"飘浮"起来了。重要的是，要熟悉前叉的动作，使油门操作与之同步进行。这也是个重要的摩托车操作技巧，在许多情况下，都是用得着的。如果真正掌握了这个操作技巧，即使不大幅度地移动身体，对于计时比赛用的摩托车来说，只通过油门的控制，也同样能使前轮"飘浮"起来。

最后的忠告：练习这种技巧时，切不可急于求成，不然会翻车的！

■拉起前轮②

●使用离合器使前轮“飘浮”起来



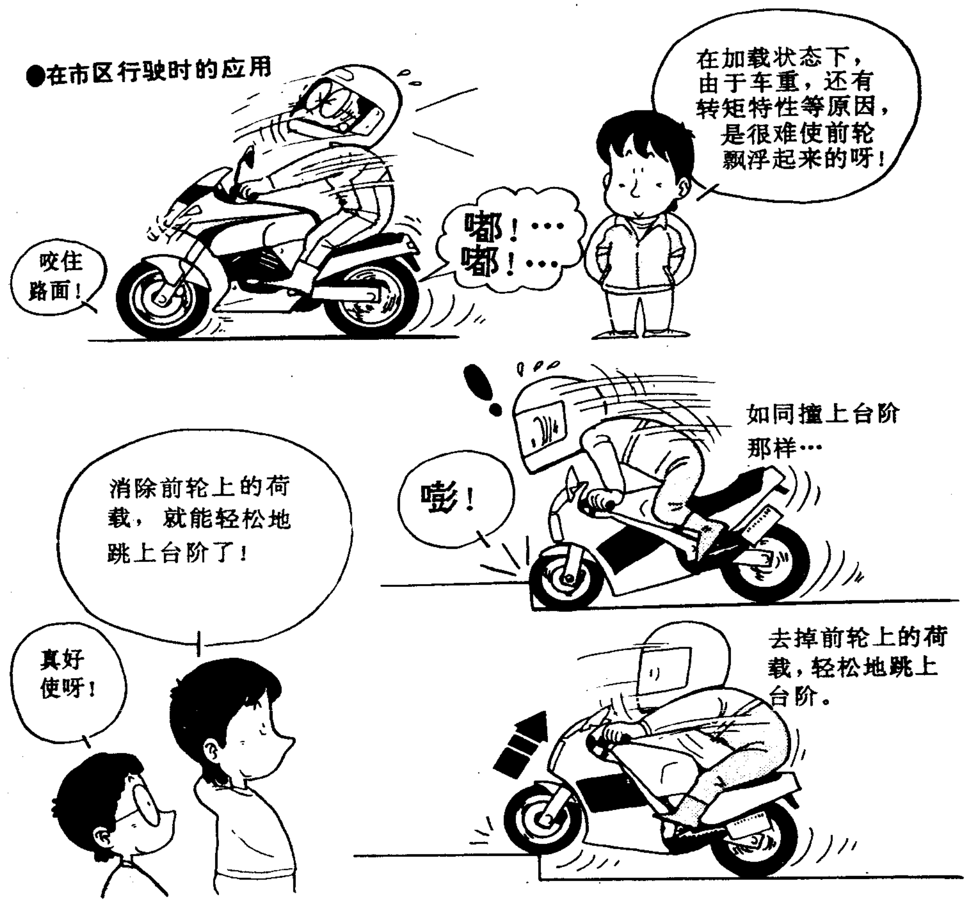
下面介绍用离合器的方法，对任何类型车都是适用的。

这种方法，也是从挂 1 档，慢速直线行驶开始的。虽然，在停止状态也可以，但是如果两脚不踩在踏板上，前轮“浮起”之后的控制却是很困难的。

在车缓慢地直行当中，保持好车体的稳定状态下，捏上离合器（使之“分离”）同时要保持发动机的高速运转（但是不必要达到最高转数），然后迅速地放开离合器握把。在离合器“接合”的瞬间，处于高转数的发动机的驱动力作用在后轮，前轮就在这种驱动“反力”的作用下“飘浮”起来。

经过一段练习以后，在直线行驶状态下，拧动油门转把，与此同时捏上离合器握把。在发动机开始高速运转的时候，迅速松开离合器握把，使之接合。采用这种操作方法，随时都能把前轮提起来。如果坐得偏后一些，就更容易把前轮提起来了。在轮胎附着力较差的泥泞道路上，只靠使用离合器这种方法，后轮就会打滑空转，往往不能使前轮飘浮起来。这时，可以和上节讲的“移动体重方法”结合起来，把臀部稍离车座，使上体前倾就可以了。

●在市区行驶时的应用



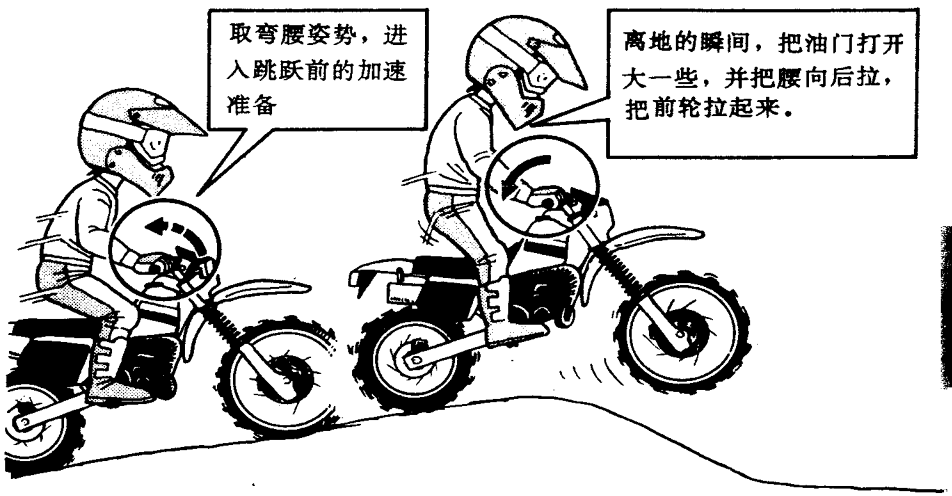
使用离合器方法和上节讲的靠身体的体重移动方法一样，在前轮达到“飘浮”的理想角度时，车体是可以平衡的。这都是靠微妙的油门控制来实现的。而使用离合器方式，如果稳坐在车座上，就难以做到这一点。

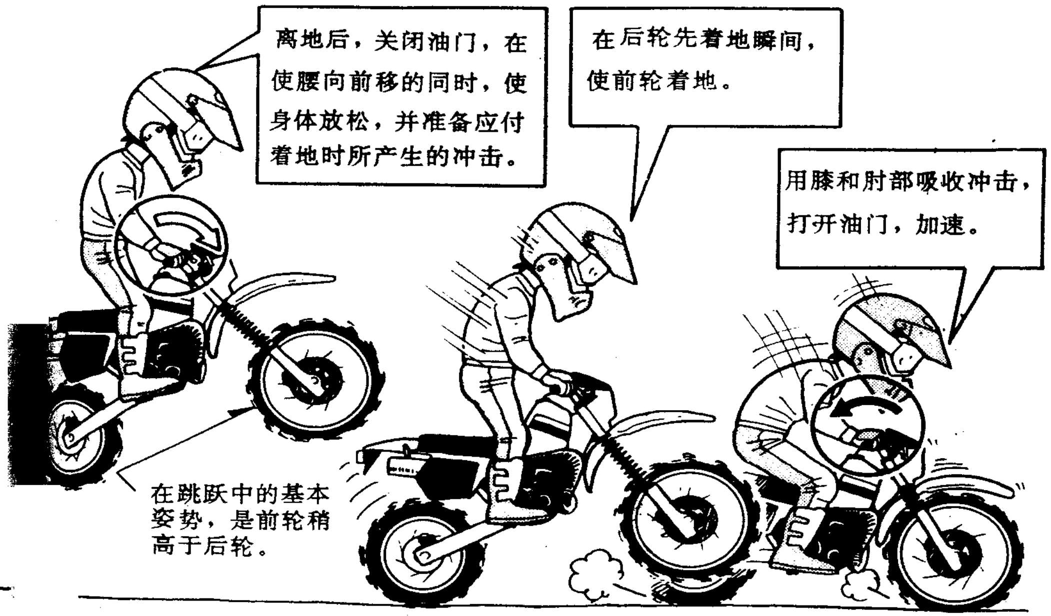
在前轮将要向下落的时候，不要使车轮“叭哒”一下落下来，而应缓慢地着地。这主要是靠油门的控制技巧。如果能做到这一点，不仅损坏不了摩托车，而且还很有利于油门控制的训练。这时必须注意：要事先把车把摆正，而且不能使用制动器。

采用移动体重的方式，如果在向上提前轮的操作中有翻车危险时，切不可慌乱，应果断地踩上后制动。除了这种特殊情况外，平时也可用后制动器来控制骑车的姿势，以保持平稳。

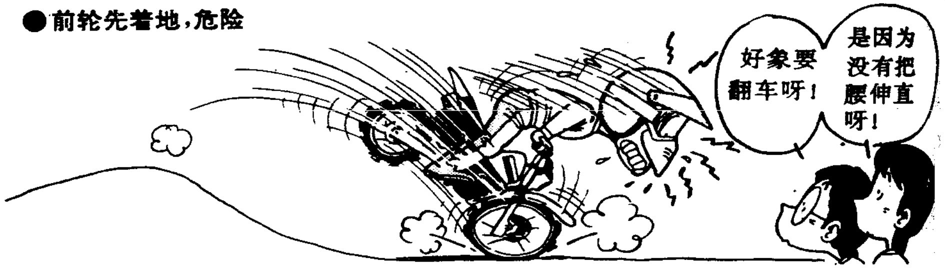
跳跃

●注意空中姿势，向跳跃挑战

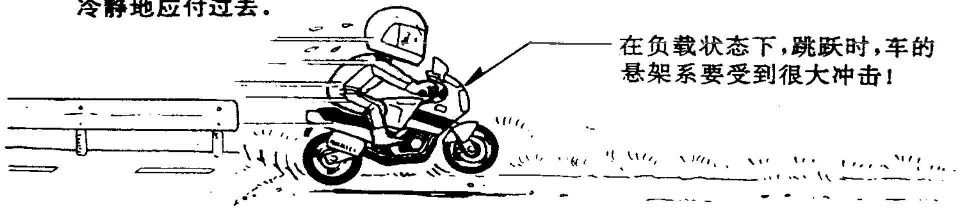




●前轮先着地，危险



●如果掌握了跳跃的操纵方法，即使在负载行驶中，前方突然出现了台阶你也会冷静地应付过去。



下面讲一下摩托车行驶中跳跃时控制空中姿势的要领。

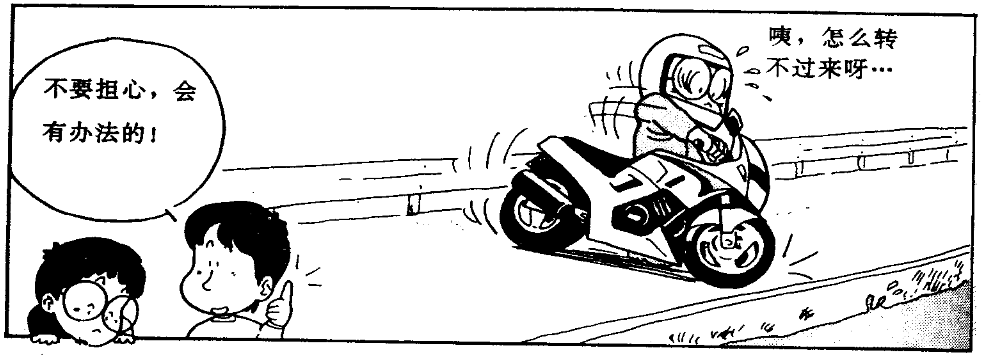
在准备跳跃地点的前边，首先要有“加速的意识”和准备姿势。但是，没有必要达到最大速度，否则，会因速度过快发生危险！这里说的“加速意识”和“姿势准备”，是指在使车体稳定的前提下，为准备跳跃而应采取的各种准备。骑手要取中腰姿势，这种姿势不仅易于控制车体的姿势，而且还便于吸收来自路面的冲击和振动。在到达跳跃点的这边，使油门处于“半开启状态”。准备加速，也是为了更好地控制车体的姿势。下面的问题，就是根据离陆点和着地点的路面这二者之间的倾斜关系，控制或改变空中的车体姿势。最后，使车体在着地点能基本和路面保持平行。

如果着地时车体前倾过大，前轮就要承受太大的冲击，容易发生事故。如果车体后仰，虽然不象前倾时那样“人仰车翻”，也会因受冲击过大，而使车体不稳，甚至把车损坏。如果采取关闭油门并使用后制动，使前轮“咚”地一声落在地面上，也同样会产生很大的冲击。正确的着地姿势是：在后轮刚着地的同时，前轮随之着地，由两个车轮来承受冲击。

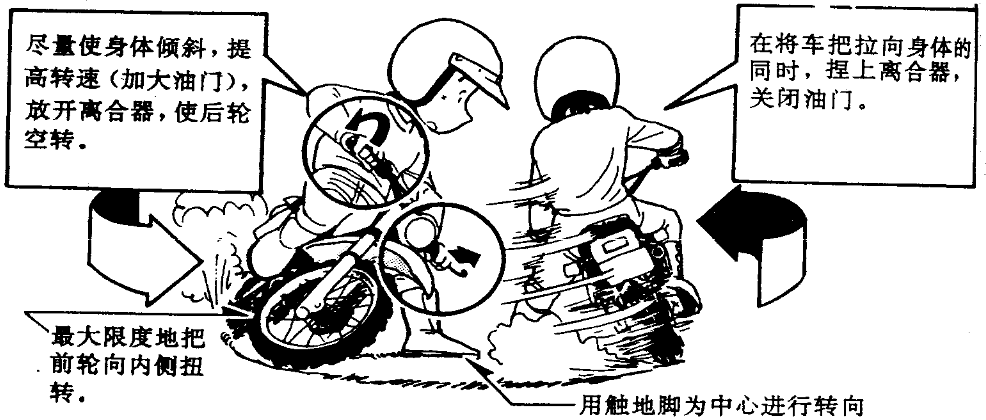
油门的微妙控制和腰部的移动，是保持正确车体姿势的关键。当车体跳起离地时，要有意识地关闭油门，但是不能关的太快，否则，会使车体前倾着地时后轮转数和车速不协调，而产生较大的冲击。因此，离地后的关闭油门必须控制适度。如果车体在空中出现前倾（扎头），应采取踩踏板拉车把的办法进行修正。着地时，用膝部缓冲冲击，并根据前后悬架着地情况，适时地进入加速状态。

以上讲的是跳跃时的基本姿态，即使在离陆点坡度不大，车在空中也容易前倾。特别是有负荷时，由于前轮较重，更要注意车体在跳起后的前倾。当离陆点是大上坡，而着地点又是大下坡时，在车体着地点，就成了“竖立”状态。这时，要在离陆点收油门，但是不要把身体前移，以免着地时发生危险。

■ 急转弯



●使后轮空转，加速转弯

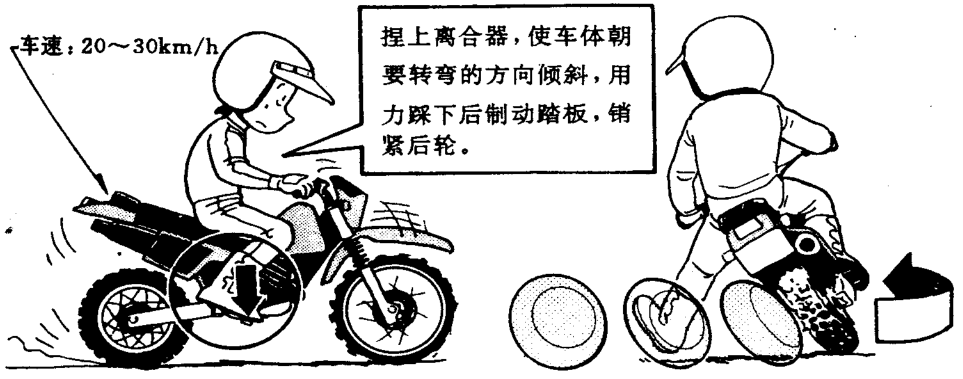


下面介绍三种急转弯的操作技巧。

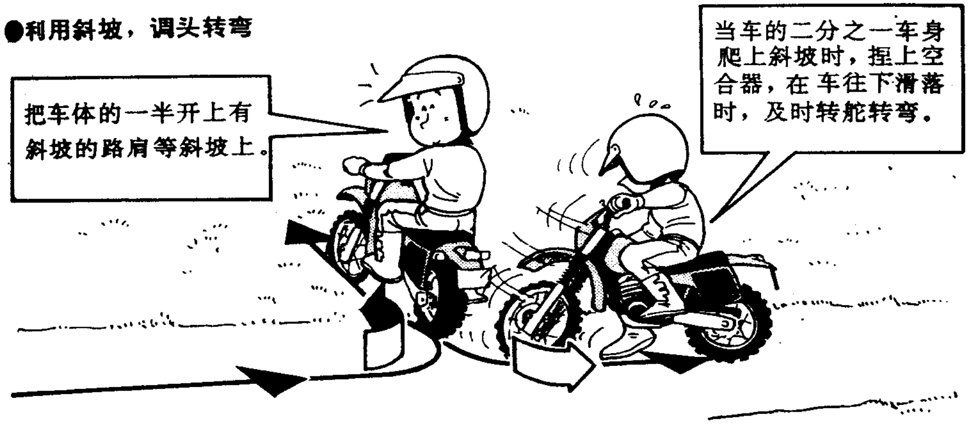
第一种是“加速转弯”。这种技巧应该在平坦、滑溜的砂土地进行练习。先起动发动机，使离合器处于分离状态，挂1档，转弯从车体直立的停止状态开始。如果向左侧转弯，就车把大幅度地转向左侧，并使车体向里倾斜。倾斜车体时，不是靠“力气”，而是靠车体本身的重量达到倾斜目的。右脚踩住踏板，膝部贴靠在车体上。在左脚离开地面的瞬间，向左前方迈出（不要向横侧迈），这时不要使用前后制动。以上动作几乎是瞬间同时完成的。在车体倾斜时，身体就变成了“外倾姿态”，由左脚用力地支撑着身体，当车体将要倾斜到预定角度时，手就会感受到车体的重量，此时立即大开油门，并同时松开离合器把手。

这时，后轮开始高速空转。用你的左脚为轴，转动摩托车。但是腰不要离开车体，把车向左拉的同时，右脚用力把踏板向外侧蹬踩。当车转弯转到你所需要的方向时，捏离合器的同时收油门。在后轮与地面的附着力作用下，车体开始“直立”起来，此时，用右脚向正下方蹬踩踏板，使摩托车回到正常的直立状态。

●使后轮锁紧，刹车转弯



●利用斜坡，调头转弯

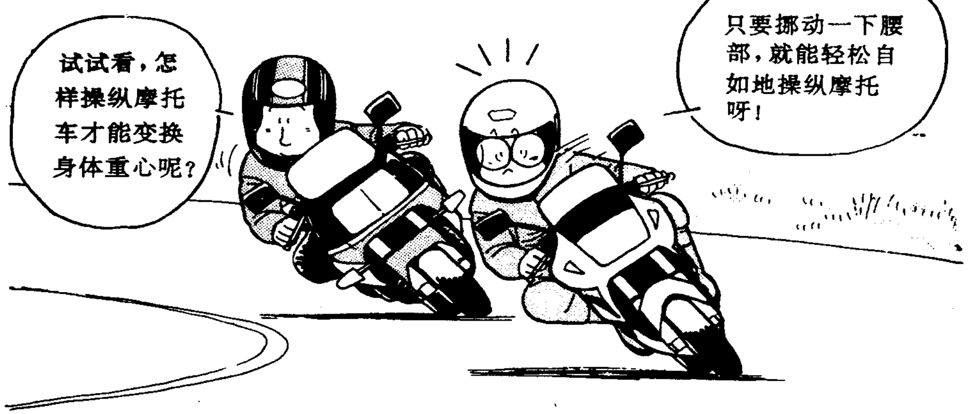


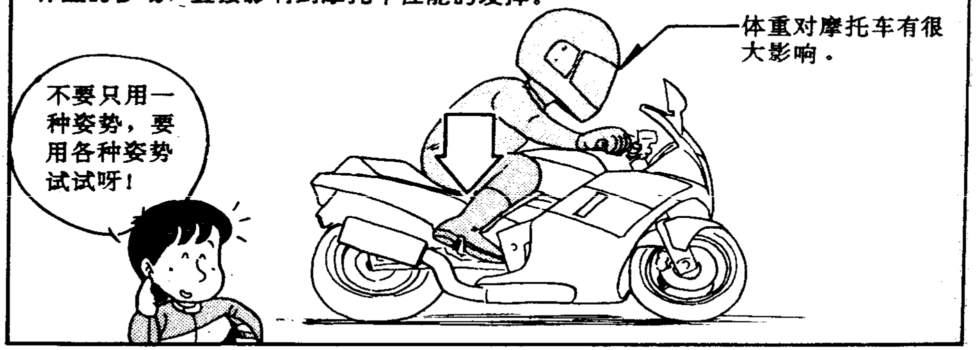
第二种是“刹车转弯”。开始练习时，车速要控制在20～30km/h左右。以此速度直线行驶，使车体向左倾斜。身体取外倾斜姿势（人和车反方向倾斜），右脚踩住踏板，用右膝把体重压在燃油箱上，身体由踩在踏板上的右脚支撑着，同时，车把有意识地向左扭转。捏上离合器，猛踩后制动，使后轮“锁紧”，滑移。在车即将完全停下来的时候，放开后制动踏板，让车体自然地挺起来。此时也可以用左脚蹬踩地面。

加速转弯，是在林区道路或较狭窄的乡间土路常采用的一种转弯技巧。而在行驶中突然刹车时，使用刹车转弯是很方便的。但是在负载行车时，使用这种方法急转弯，不但损伤轮胎，而且显得有些“不太正规”。

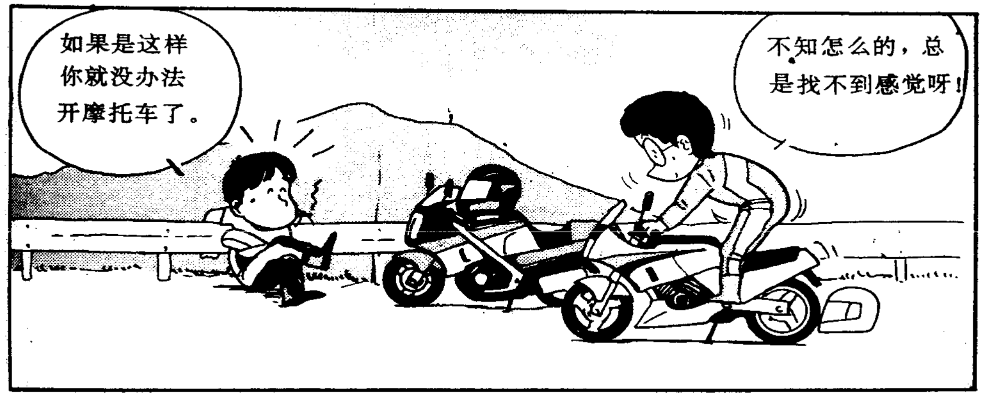
第三种方法“调头转弯”。这种转弯多在遇有土堤状斜坡时使用。如果，土堤在行进方向的左侧，先把车把慢慢地向左转，爬上斜坡。当车体的二分之一爬到斜坡上时，向左转舵90度，改变行驶方向。然后捏上离合器，使车向后滑下，再向左转90度，至此完成180度转弯。如果没有土堤，也可以在坡道上进行。这种转弯既不磨损轮胎，也决无刺耳的噪音。

究竟什么是高水平骑技





体重的移动，直接影响到摩托车性能的发挥。

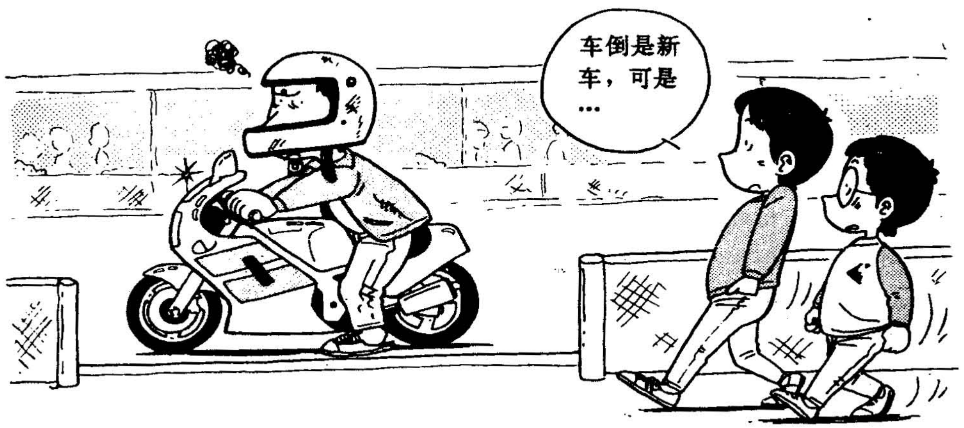


前面，我们讲述了急转弯、跳跃、提起前轮等摩托车操作技巧。但是，这些使人羡慕的动作，平时是很少使用的。如果练这些技巧，只是想为了哗众取宠，就会把真正有用的操作技巧忽略了。在学习跳跃、把前轮拉起来等操作技巧时，你已亲身体会到油门控制的难度。因为，哪怕稍微拧动一下油门，就使车体的姿态以及前后轮的负载状态发生极大的变化。这究竟是什么道理呢？这就是摩托车自身所具有的特殊性能。只明白了道理，是毫无意义的。而将其“活用”，就会成为有实用价值的技巧。其中，最重要的就是油门的控制和体重的移动。甚至可以这样说：“摩托车的操作要素，只有这两个！用什么样的巧劲儿来开/关油门呢，这就是初学开摩托车人的第一课。只要你还在骑摩托车，那你就必须永远接受这种挑战！

所谓体重转移，就是通过身体的移动把体重加到摩托车的某一部位或某一方向上，而决不是指骑手体重的突然增减。其实，“加上体重”，基本只有两个部位，即车座和踏板。此外，用左右两腿夹紧车体时，是把燃油箱作为辅助力量来使用了。关键问题是对摩托车的各部位，怎样分配重量，即一定重量的体重以及向哪个方向加体重。这对能否最大发挥摩托车固有性能影响甚大。当然，这种“加体重”弄不好也同样会发生危险。

油门的控制和体重的转移方法，决不是一天或一个月就学会和掌握得了的。这就需要进行经常且有计划、有目的地反复练习。而更最重要的，还是你的主观意识和决心。如果用这本书作参考，不间断地练下去，就会大大提高你的驾驶技术。由于各种摩托车的性能不同，而且每个人有每个人的具体情况，所以，驾驶（操作）方法也不能要求千篇一律，一个模式。究竟采用哪种方法，这就需要根据你的个人条件以及摩托车的类型来决定。但是，不论采用什么样的乘骑方法，最基本，也是最重要的一条，那就是要以提高“效率”为根本目的，这也是“高水平骑技”的精髓和唯一的宗旨。

第五章　摩托车及装备的选购

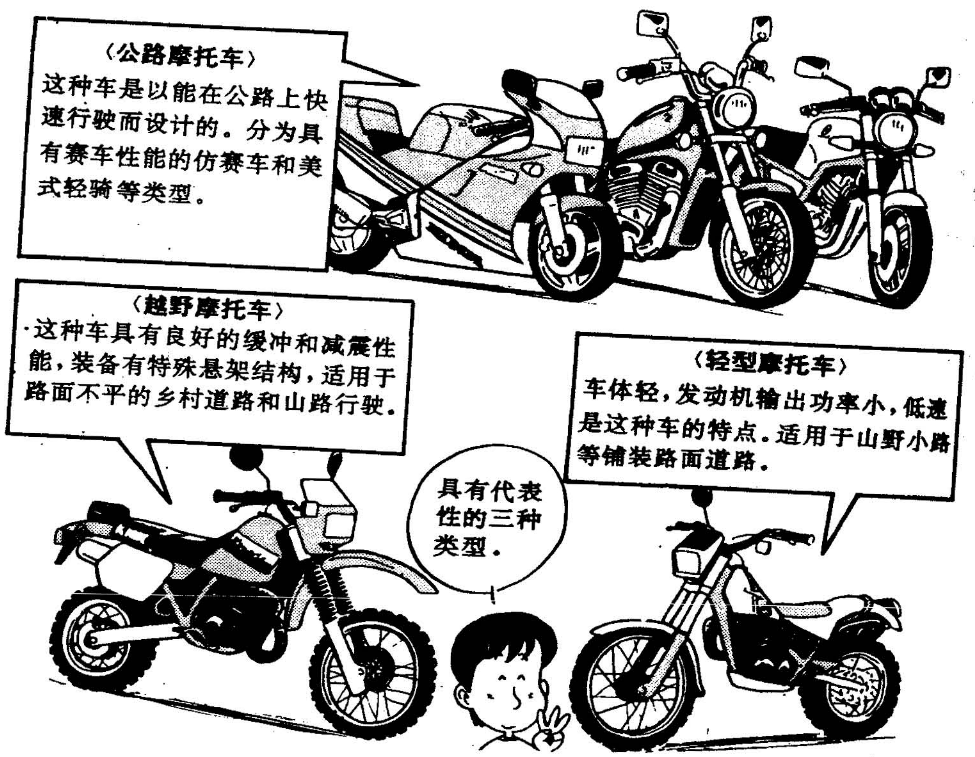


你已经有了心爱的摩托车，可是头盔呢？一定要装备齐全。自从你有了摩托车以后，一定给你带来许多乐趣吧！可是有没有不称心的地方呢？买副皮手套也要盘算一下，何况买一辆很贵的摩托车。当然，能一次装备齐全，那你是幸运的。好好地计划一下，怎样买，买什么样的摩托车，还有必要的装备。

（村井）

选择什么样的摩托车①

●按摩托车的种类进行选择



为了能够加入到摩托车骑手行列，当然要先买一台摩托车了。可是摩托车有那么多的种类，买哪种好呢？五花八门的产品目录，使人眼花缭乱，越发没有了主意。整日被这件事所困扰，弄得头昏脑胀。终于你下了决心，确定了你所憧憬的摩托车类型。但是，请你不要着急去买车，还是静下心来，听听我的建议，也许对你选购摩托车是有用的。

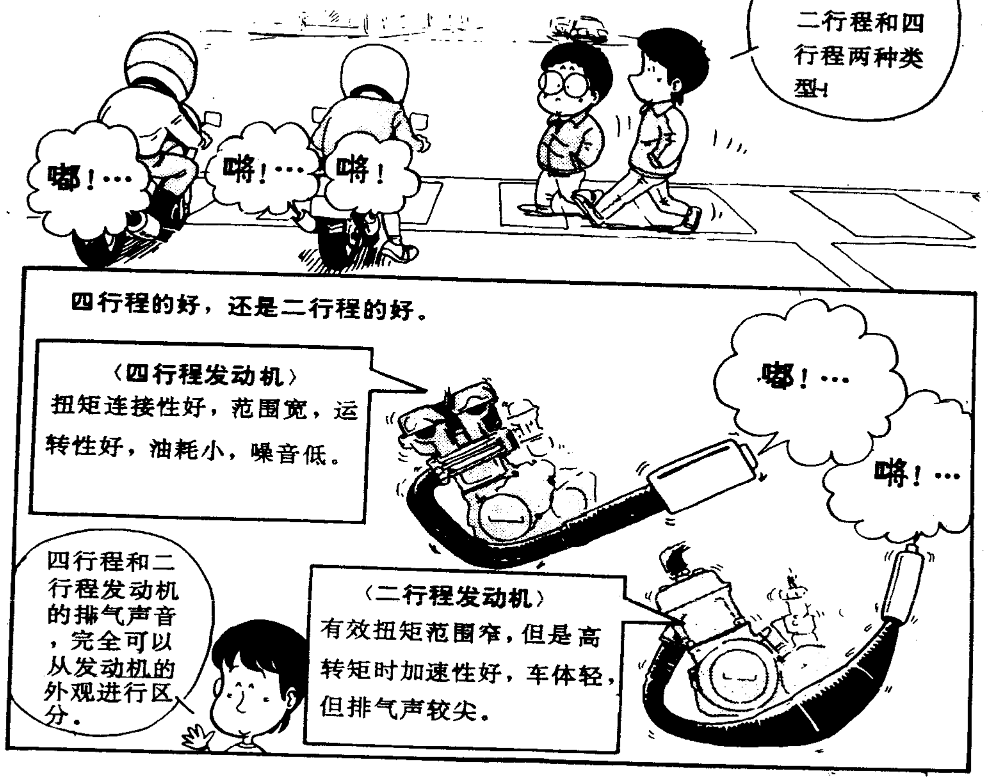
实用性，这是一个必须首先考虑的问题。现在市售的摩托车种类很多，而且操作都很简单，谁买了都能骑用。关键是选用什么样式、哪个厂家的以及行驶性能怎样。只有骑上最合你心愿的，才是最好、最能使你感兴趣的摩托车！决定权在你的手中。

多么想骑上摩托车，更憧景驾驶摩托车兜风的乐趣！你买了许多杂志欣赏着摩托车大赛的照片，想从中学到高超的驾驶技术。但是，你必须明白，纸上写的和实际是有差距的。不论你是否承认，现实就摆在你面前。

例如，在公路上行驶的摩托车中"占主流"的雷布里卡（Replica）摩托车，使用范围很窄，在众多种类的体育赛车中，它的通用性也是最低的。类型不同，用途就不一样，骑起来的感觉也差别很大。用这种车长途旅行是很不舒服的，而且不能带人。这种车虽然速度快，但是在坑坑洼洼的坏路上却显得无力，而且坐姿也很不舒服。可见，想象和实际是有差距的。不要被产品目录和样本所诱引，重要的是必须把使用目的放在第一位。

选择什么样的摩托车②

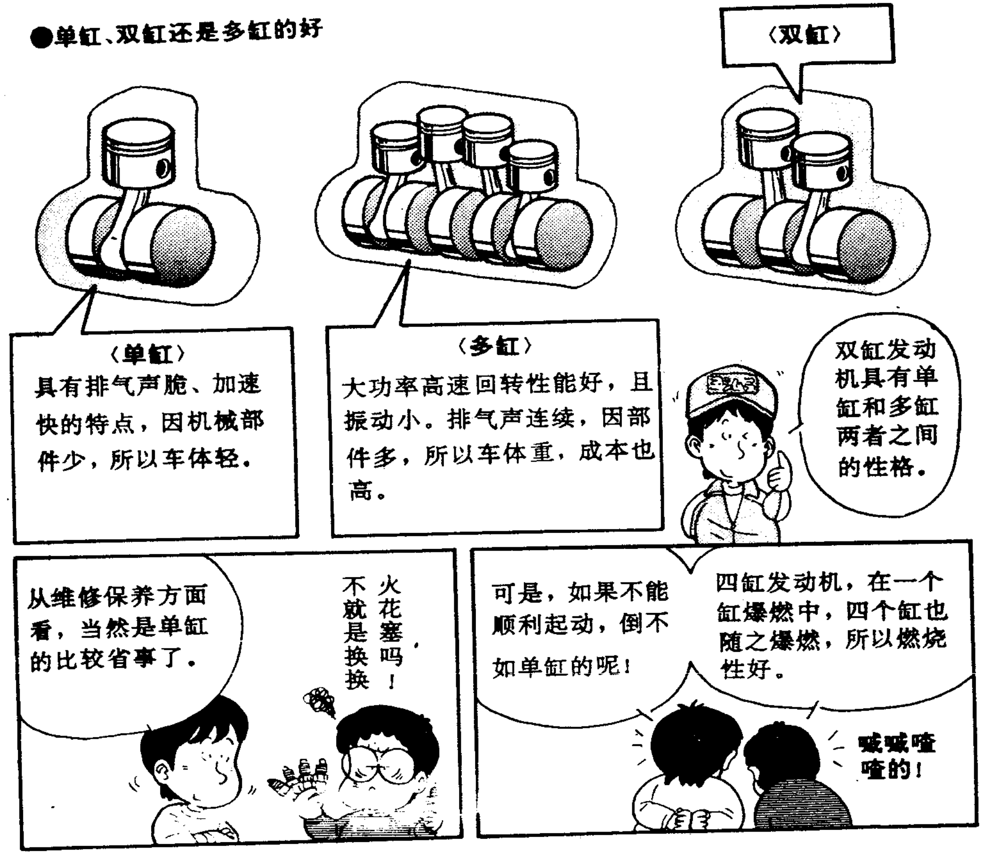
●按发动型式进行选择



根据发动机的种类挑选摩托车也是一种方法。摩托车用的发动机，分为二行程和四行程两种类型，它们各有长短，难分高低。因此，必须全面衡量，精心挑选。运转稳定性好是四冲程发动机的特点。在一定转数下，使你有良好的舒适感，尤其适用于长途旅行。

二行程发动机具有良好的运转性能。当打开油门后，转距就会瞬间增大，在强力的转距下，速度提高很快。但是，高转距回转范围较窄，如果骑手技巧差，就难以发挥二冲程发动机应有的性能，而且不适用于负载大，或者在泥泞道路上行驶。

●单缸、双缸还是多缸的好



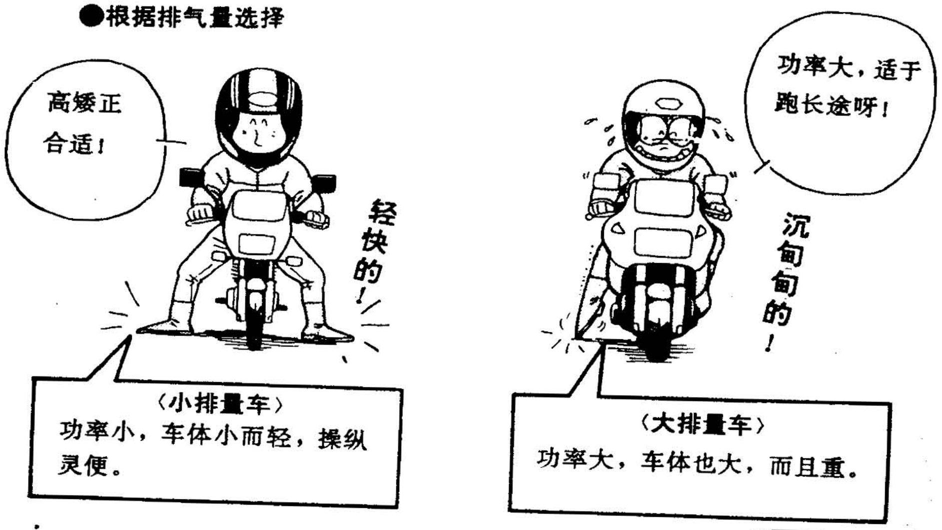
也有从发动机的气缸数来选购摩托车的。但是，也不能说气缸越多，车就越好。发动机有顶置双凸轮轴等多种结构形式，人们往往认为结构越复杂，车就越高级。但是，你必须明白，作为一种机械来说，只要能发挥同样的性能，还是结构简单的好。当然，只要你喜欢，哪种类型都是可以的。另外，还要考虑一个重要问题，那就是“感觉”是否舒服，这就要对排气量进行必要的比较。

就单缸发动机来说，由于转数不高，所以马力就不如双缸或四缸的大，而且回转范围比较窄，排量一般在 250cc 左右，转数都能达到 10000rpm。

四缸发动机，具有从极低转数到高转数的较宽范围。目前生产的类型，都很重视最大马力。排量在 400cc 以下时，转数如果达不到 10000rpm，扭矩就显得不足，或是出现发动机对节气门开度反应不灵敏现象。

选择什么样的摩托车③

●根据排气量选择

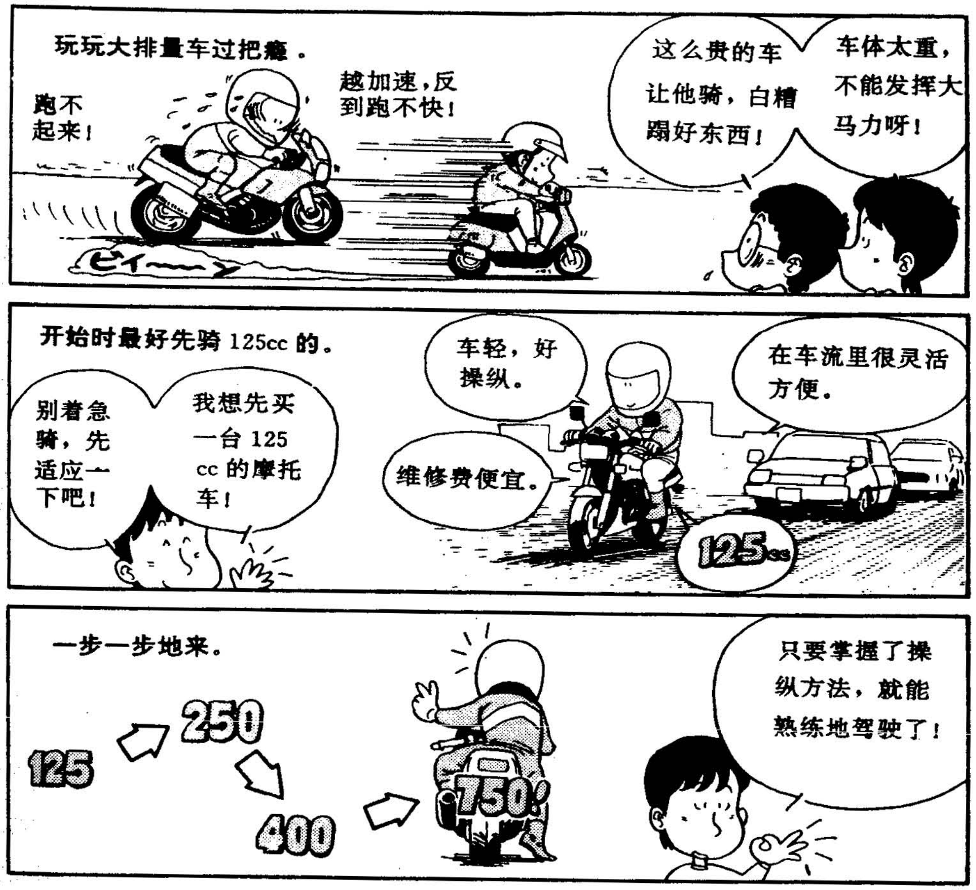


50 cc	125 cc	250 cc	400 cc	750 cc
30km/h	极限速度 50km/h		60km/h	
不能上高速公路		能在高速公路上行驶		
不需要车检			需要车检	

也许你已经有了一张享受免检的摩托车驾驶证，那么你就可以买一台摩托车了。目前市场上 400cc 多缸发动机摩托车，车体很轻便，而且行驶性能也不错。只要你身体条件没问题，是完全可以驾驶的。那么，就根据你的爱好和身体条件，自由地选购一台吧。

可是，不能只图眼前一时的兴趣。如果你想成为一个优秀的摩托车手，就必须苦练自己的驾驶技术。如果你也想到了这一点，在选购摩托车时，你的观点一定会有些改变的。不能绝对说，400cc 多缸摩托车不好骑，比较笨重，但它发动机功率不错，在高转数下，有较大的动力。也许你会说："我这台车有全速性能，在高速公路上能开到 190km/h"。但我想，这只不过是用于展销的特制样品车罢了。

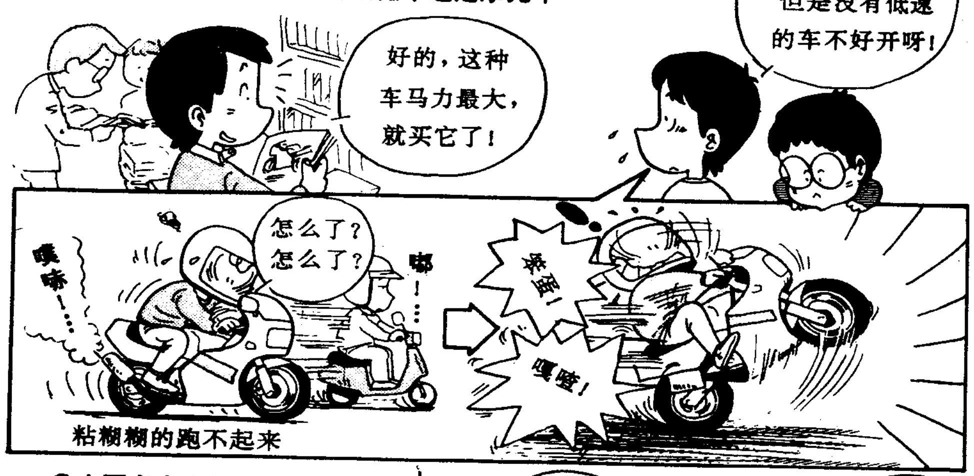
250cc 的二冲程发动机摩托车，车体小且轻便，而且功率也大。在开始驾驶摩托车的初学阶段，你势必提心吊胆地控制油门，更何况到高速公路上高速驾驶了。对初学者来说，对驾驶这种摩托车往往信心不足，总是担心自己掌握不了这样高超的驾驶技巧，开不那么快。



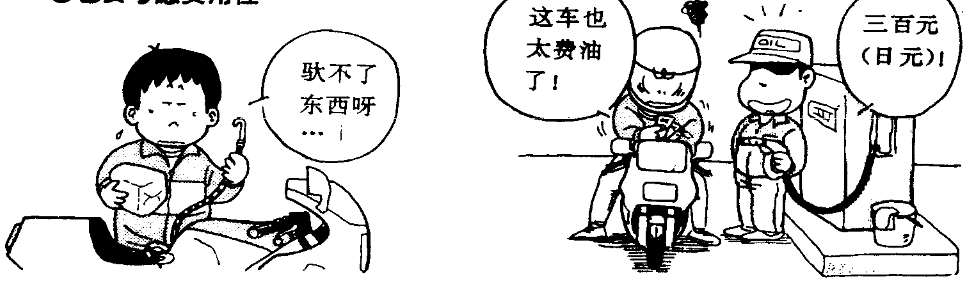
对目前非常畅销的样车，无论是 400cc 还是 250cc 的，也不能一概持否定态度。因为这些都是各生产厂家的主力产品。在悬架系方面，无论是在加工上，还是不惜血本使用贵重材料和部件上，都是认真的。作为初学驾驶摩托车的人来说，当然都想买一台采用了最尖端技术的摩托车。但是，这些高精尖产品，主要是在能以最高速度参加摩托车大奖赛为目的的。尤其在车型以及驾驶姿势上更是潜心研究，精益求精。这些车，都是采用很强的前倾式，很适合高速行驶。但是初学者在公路上，开这种摩托车的时候，不得不猫着腰，双手紧紧地握住车把，处于一种极度紧张和僵硬的驾驶姿势。所以，开始的时候，还是干脆先买一台练习用的小型摩托车。在驾驶技巧等方面提高以后，再买那种你感兴趣大马力高速赛车也不晚。

选择什么样的摩托车④

●不要只凭商品目录上的数据来选定摩托车



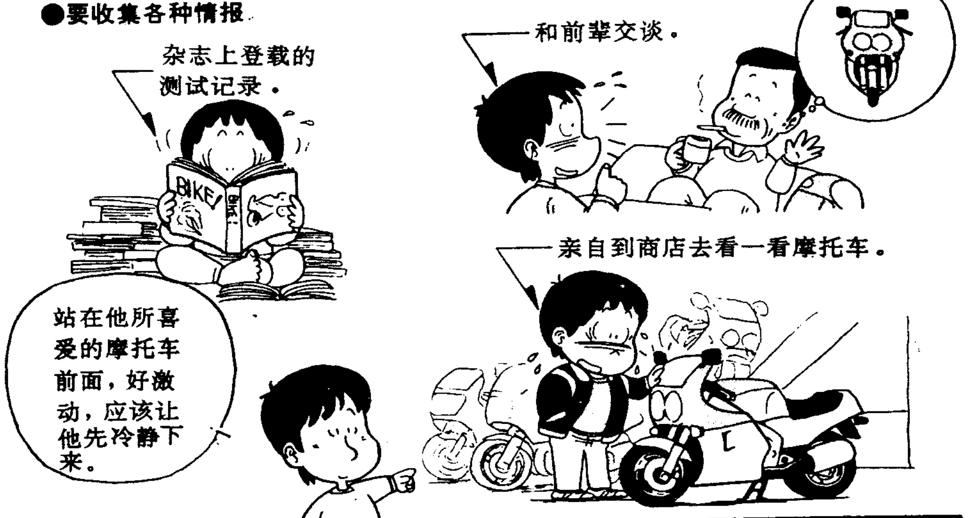
●也要考虑实用性

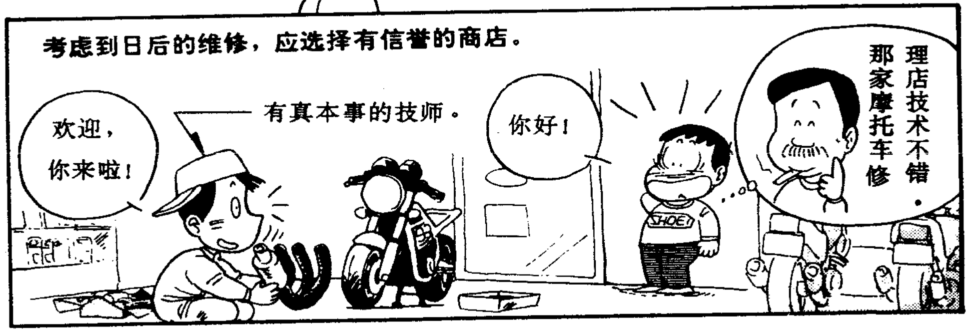


当你每天热中于挑选摩托车的时候，一本专业杂志登载的广告或某种车的测试记录，会使你立刻兴奋起来。于是你就开始收集各种商品目录，并认真地背诵着商品目录上的各种数据，什么牵引力啦，不转弯性能啦…，并凭着这些连你自己也不懂的技术术语，去判断摩托车的性能。这种纸上谈兵，理论脱离实际的做法是行不通的。

当你冷静下来，用心查对，这些信息和数据时就会明白，不能只看这些文字的表面，而要抓住内在的实质。只有这样，才能获得真实的情报。在你看测试记录时，必须考虑测试者以及登载测试记录杂志的性质。如果是摩托车专业性杂志，它所登载的测试记录，是根据测试事实，原原本本加以报导，或者把试车时的亲身感觉告诉读者。而那些新闻界所宣传的，却缺乏真实性，更谈不上专业性。所以，对这类没有真实性的报导，根本没有丝毫阅读价值。不然就是白白浪费时间，甚至会把你真的闹糊涂了。

●要收集各种情报



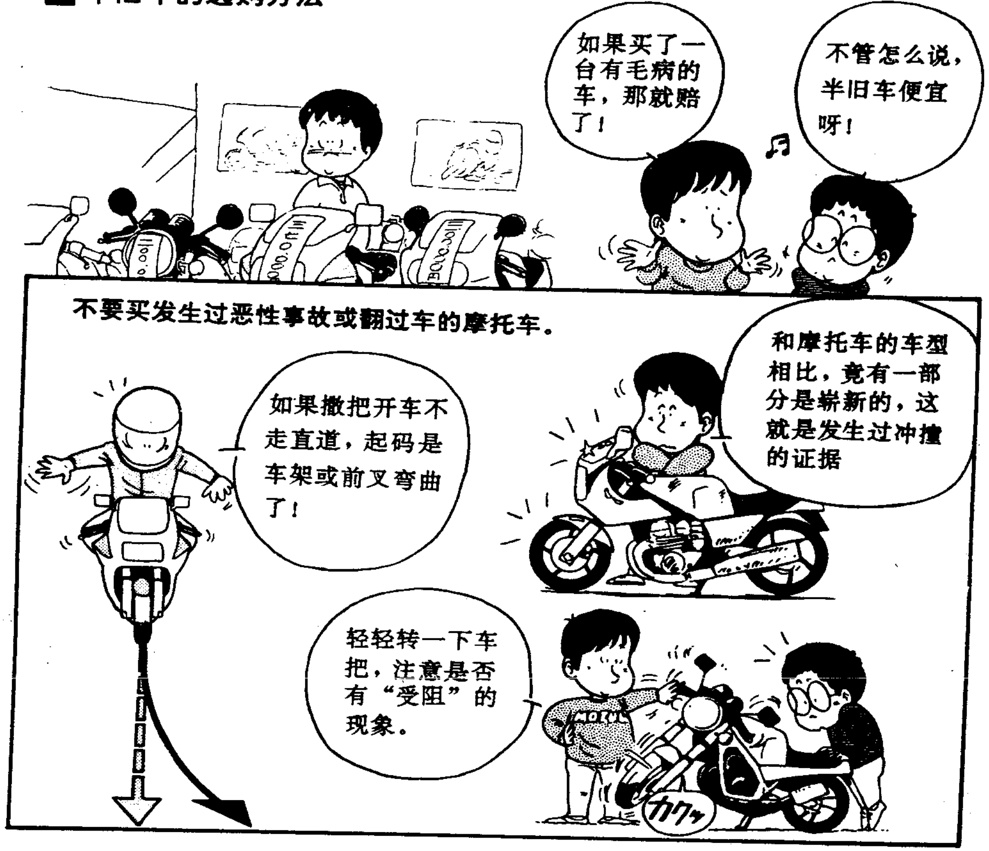


对于可靠的测试记录，应该仔细地阅读。看看笔者是用什么样的操纵方法、摩托车性能怎样以及试车者本人的真实感觉如何，最后作出你对这种摩托车是喜欢还是不喜欢的判断。

另外，你还应该多读一些其他报导人的测试记录，以便从更深更广泛的角度，去核实它的真实性。同时，还应该听听朋友和前辈们的意见。

最后的决定，当然是取决于你自己的判断。但是摩托车修理店的师傅和有经验的店员他们见多识广，所以是值得你信赖的朋友和最理想的参谋。

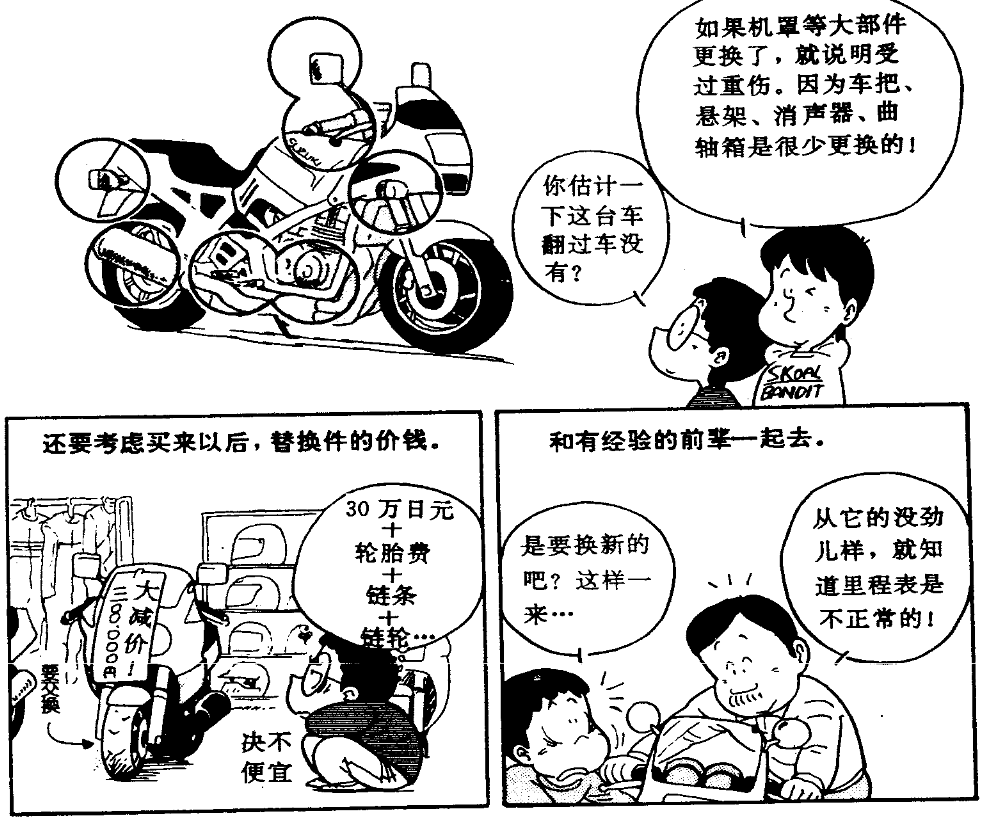
■ 半旧车的选购方法



当你得到了驾驶证后，先买一台半旧的摩托车也不是不可以的。因为再新的车，总是要老旧甚至出现缺陷的。只要你亲自驾驶一下，就会知道是不是符合自己的心愿。如果满意，买一台比较便宜的半旧摩托车倒是很合算的。当然，那些旧得咯嗒咯嗒要散架子或许多部件严重损坏，开都开不起来的摩托车，再便宜也是绝对不能买的。

那么，先到商店去看一看吧。嚇嚇，都是雪亮崭新的上等摩托车！你恨不得马上就买一台骑上。而旧车专卖店卖的车虽然都是一些半新不旧的摩托车，从外表看都磨损的很严重，但是，车体表面却擦得锃亮，就连照明灯也闪光耀眼！看来，对这些半旧摩托车，都是经过一番精心修复的。但是，你应该冷静下来，认真检查一下这些车的真实状况。不管店员说得多么好听，你都要留个心眼，要有分析地去听。就拿半旧四轮车来说，那些运动型的摩托车，多半都是发生过恶性事故的车。即使未发生过，但是这种车的发动机、驱动系以及悬架系一般都存在早期磨损或破坏现象。所以，在买半旧摩托车的时候，必须认真检查，挑选那些毛病小的摩托车。

●从损伤部位判断是否翻过车



对半旧摩托车的检查方法，除上面示图介绍的几种方法外，还有许多办法。其中包括对前后悬架的工作性能、发动机的噪音以及气门座弹性等等。当你挑选摩托车的时候，应该把自己作为是这台车的主人那样，认真严肃地进行检查。

“无所谓啦，不就30万日元嘛！”，如果你是带着这种想法去挑选半旧摩托车，是一定要失算的！即使是去买台半旧摩托车，你也必须是“有备而去”，即带着明确的目标而去。这样，你就不会被那里五花八门各式各样的摩托车弄得眼花缭乱，而举棋不定。

当然，由于缺乏经验，也许你一连跑了几家商店也没有发现一台可心的半旧摩托车。所以，你应该先去那些信得过的摩托车商店，对他们说说：“我想买一台这种半旧的摩托车，并和商店预约订货。有些商店虽然不是旧车专卖商店，但是有时在出售新车时，代卖一些抵一部分价款用的半旧摩托车。由于店主清楚原来车主的使用情况，所以能向你详细介绍这台半旧车的修理部位和方法。同时他还有不少其他商店出售抵价车的信息。这种选购半旧车的方法，你是否想试一下呢。

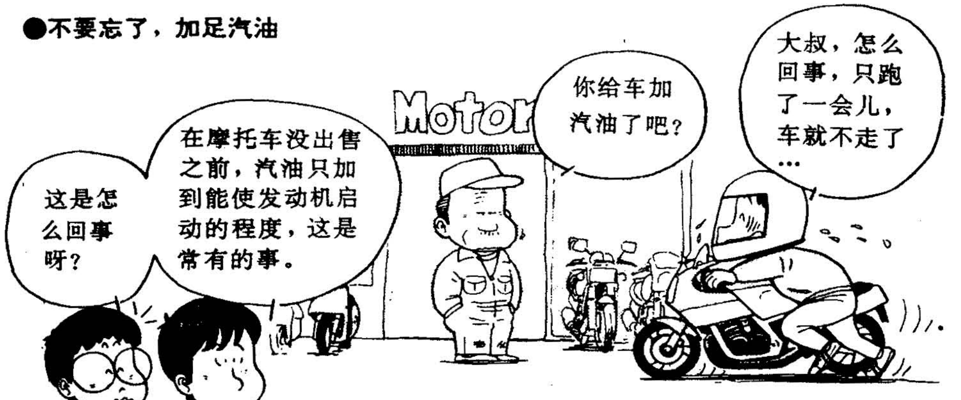
当你把摩托车买回来的时候

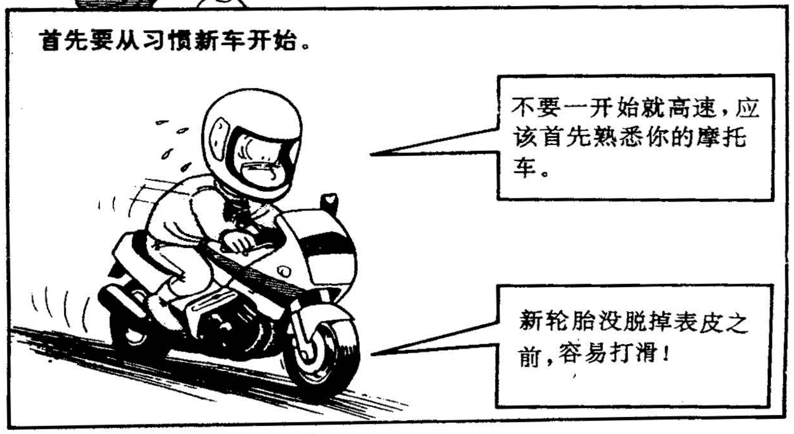
●不要紧张和激动，起动之前必须冷静

如果你在商店里买了一台新的赛车，你能知道作为车的主人，应该先做些什么吗？这也是个需要习惯和适应的问题。开始的时候，整台摩托车是处于七零八散的解体状态。包括发动机，甚至曲轴箱都要抽出来进行检验。然后，小心翼翼地把它们重新组装起来。再根据自己身体条件和习惯，把悬架和乘骑位置固定下来就可以了。这时，你就可以坦然地把自己交给值得信赖的摩托车。并熟悉了你的车的结构。至此，就基本具备了能按自己意愿行驶的条件。当然，你可以开始生平第一次地起动你的摩托车！

但是，这并不能认为你就可以到公路上去开车了，因为你还不会操纵摩托车呢。你应该有这样的决心和胆识。但是，在还不知道你的车是新车还是半旧车，车况怎样的情况下，就把车开出去，那只有听天由命了，这是很危险的。即使速度不超过 40km/h，万一制动突然失灵，难道你有能力让车停下来吗？或者，在你外出途中，车突然熄火，而且怎么也发动不起来的时候，这尽管不是什么太大的故障，但是，你也只能无奈地站在那里，用羡慕的眼光看着从你身边驶过的摩托车。

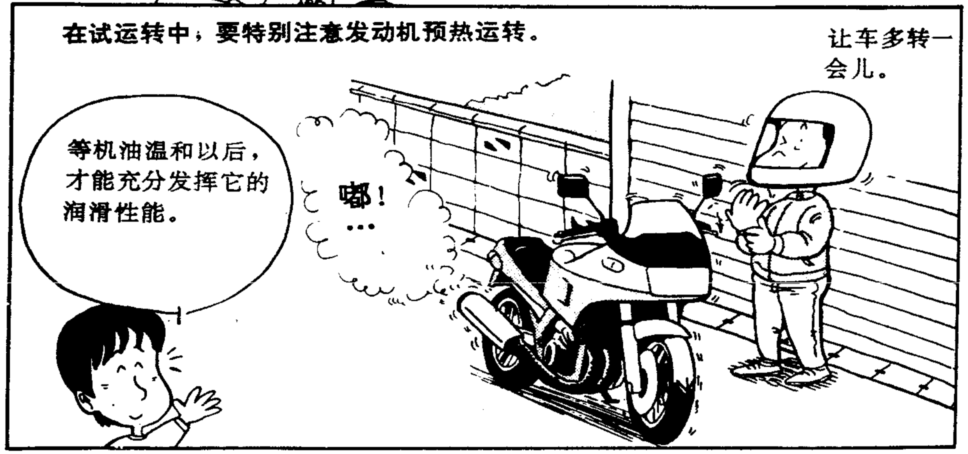
●不要忘了，加足汽油





现在，不用说新车，就是半旧车也给保修，如果是正规专业商店，还负责售后服务。如果由于故障使你为难，或浪费了时间，责任完全在于你自己。虽然有很多时候是机械本身出了毛病，但是机械本身却不是无故就捉弄人的，它完全是按照使用者的操作来行动的。因此，与其责怪机械，倒不如问问自己，是不是对你的摩托车真正了解，操作上是否有问题。所以，你必须先反复地阅读操作说明书，了解你手中的机械，掌握正确的操作技术。如果，连备用油箱的使用方法都不知道，还能算上是个摩托车骑手吗！要知道，不仅各种操纵机构，就连发动机性能，都因摩托车种类不同而异。所以，在你把车买来之后，开始时，速度要慢一些，以便从中熟悉和感受新车的性能和特点，这就是学习和掌握操作技巧的第一步。

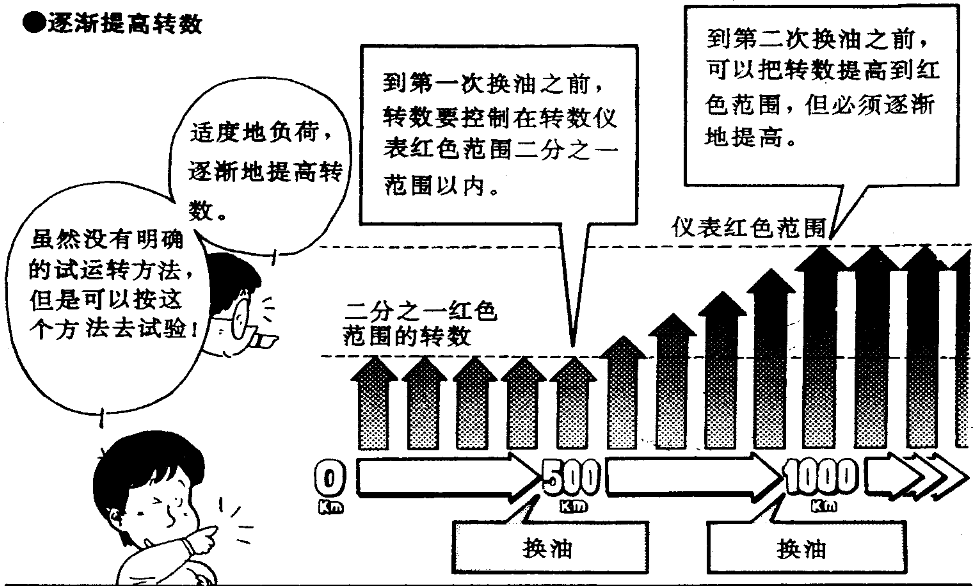
走合运转的正确方法

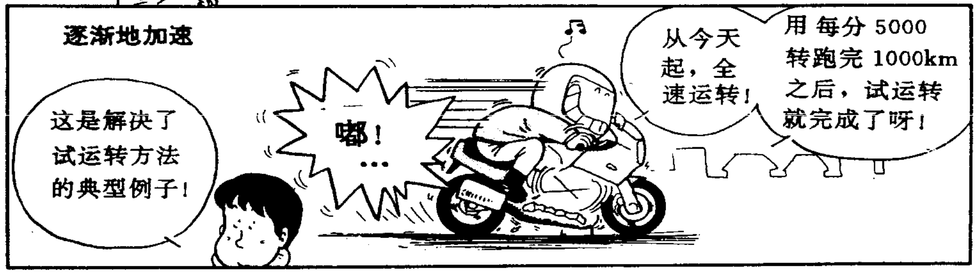


试运转是一件很需要耐心的事儿。等啊，盼啊！好不容易把摩托车买回来了，恨不得马上就骑上车，品味一下骑摩托车的乐趣。可是，却不能让发动机高速运转，还要慢慢地进行走合运转，真叫人受不了。但是，你也不用担心，目前市售的摩托车，无论在加工方面，还是在材料质量以及技术方面都已有很大进步。所以，即使买来就高速运转，也不会出什么问题的。当然，在使用说明书上确写得清楚：1000km 以内，应控制发动机转数。

新车在开始运转时，并不能百分之百地发挥它应有的潜在能力，不用说发动机，就连车轮、变速器这些所有的旋转部分，还有阀动装置以及悬架等滑动部分，在最初运转时，都是很不“灵活”的。要想使它们都能滑顺地运转起来，就必须进行走合运转。而且不能一下子就让车满负荷地运转，否则就会“累伤”新车，对车的性能和故障发生率影响很大。因此，还是要耐下心来，进行新车的走合运转。如果你爱你的车，就应该坚持这样做，这也是练习和掌握基本操作技巧的一种好办法。

●逐渐提高转数





之所以要对摩托车的所有工作部分进行试运转，并不意味着只考虑发动机的转数。就拿制动器来说，如果制动盘和摩擦块接触面不磨合好，就不能产生好的制动效果。所以，对一个新车来说，一个劲儿地踩制动，只能使制动盘产生热变形，而发生损伤，甚至使制动器永远表现为一种“瘫软”状态。因此，如果不严格遵循对制动器采取“温和”态度这一试运转的规定，不仅不能发挥原有的制动效果，而且还会使制动器彻底报废。其他所有摩托车运转部件都是如此。

有不少人对发动机的试运转产生误解，甚至认为：只要把转数控制在 5000rpm 以下就行了。要知道，即使把转数控制在这个范围以内，如果猛力换档减速，也是毫无毫义的，因为同样会产生强烈的冲击。另外，只是一味地控制低转，让你的摩托车慢悠悠地行驶，使火花塞积碳，这决不是正确的走合运转。正确的方法是，适度地，一点一点地增加负荷，使转数也随之慢慢地提高。否则哪怕急速运转时间再长，也不会使发动机和变速器得到良好的磨合效果。

骑装

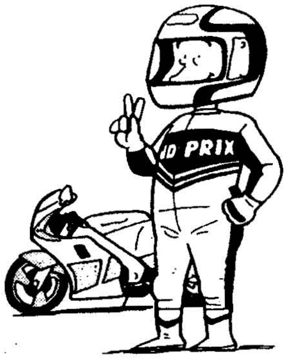
●为了安全，就要有完备的骑装

摩托车和四轮汽车的最大区别，就是骑手从头到脚全身都裸露在外面。骑手的着装，往往反映他的机敏和驾驶技巧，这比开汽车更具魅力，更有乐趣。有关摩托车骑装很有讲究，看似简单，其实对一个初学者来说，甚至对某些骑车老手，恰恰因为不懂或忽视了这一点而出尽了洋相，甚至给自己带来了无法挽回的痛苦和损失。

为什么这样说呢？因为骑装本身，反映一种功能性，而功能性越高，就越能显示出它的仪表和姿态，这就是所说的功能美。但是，过分追求功能，只为功能而装备，那完全有可能是一种“工作服的气氛”。而无视功能，只考虑外表，反倒会弄巧成拙，使人感到做作。那么，装备的大前提是什么呢？这就是：流行、时髦必须和环境、位置相谐调。

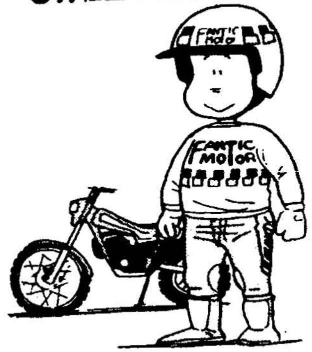
所谓功能美，具体地说，可分二大部分，即安全性和运动性。暂且不说安全性，因为摩托车只有两个轮子，跌倒的事是常有的，可是问题就在于是否装备齐全。当你裸露的身体跌倒在硬梆梆的路面上，或撞在什么硬物上的时候，你就会想到装备和护具的功能！这才是“早知如此，何必当初”而后悔莫及。

●赛车的装备



●骑越野车的装备

●骑轻型车的装备

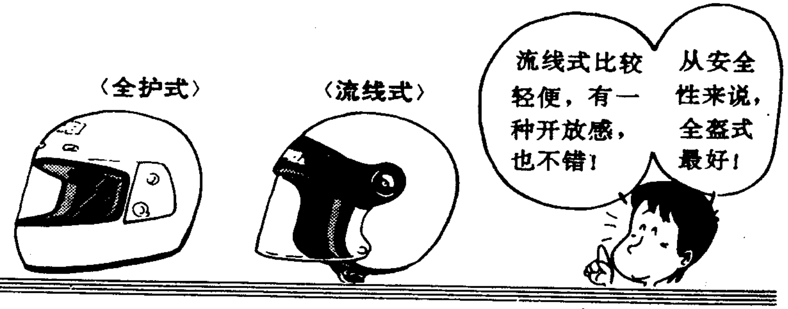


头盔和皮手套是当然必备的。而皮鞋或长筒靴也应该装备，这对脚踝骨很有保护作用。还有，厚面料的连身衣服更能保护你的全身。当然，既漂亮又最安全的，还得说是紧身摩托装，上面图示的各种着装，则是骑不同车的各种标准装备。如果只考虑安全性，也许有人会开玩笑地说：“干脆穿上铁做的铠甲不是最安全吗！”从安全角度来说，也未尚不可。但是你别忘了前面讲的，除了安全性，还必须考虑工作性。铁铠甲固然最安全，但是活动动性差，而且，缺乏时装性和时代特色。这就是，我们要强调骑装的第二个功能，即运动性。

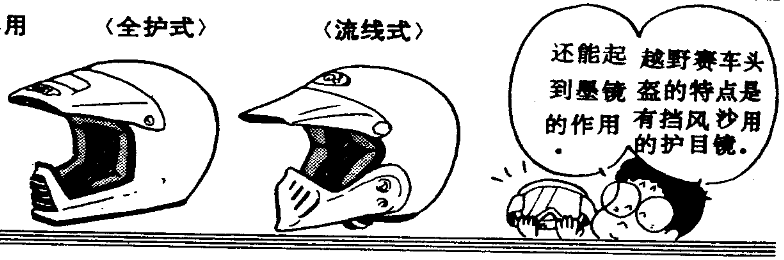
驾驶摩托车，即使以 40km 的时速前进，也可以算是一种体育运动了。不能确保开阔的视野、最低程度的疲劳性以及和体育相适应的运动性好的装束，就不能算是真正的骑装。最难做到的是，物色到既具有运动性又具有保护功能的二者统一的骑装。可以相信，你一定会有一套附合自己实际需要的、带有时代气息、漂亮而实用的骑装。

■头盔①

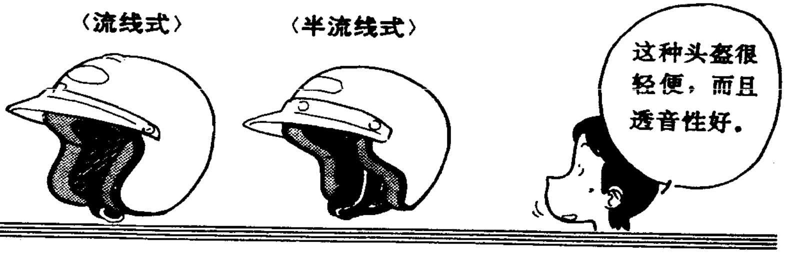
●赛车用



●越野赛车用

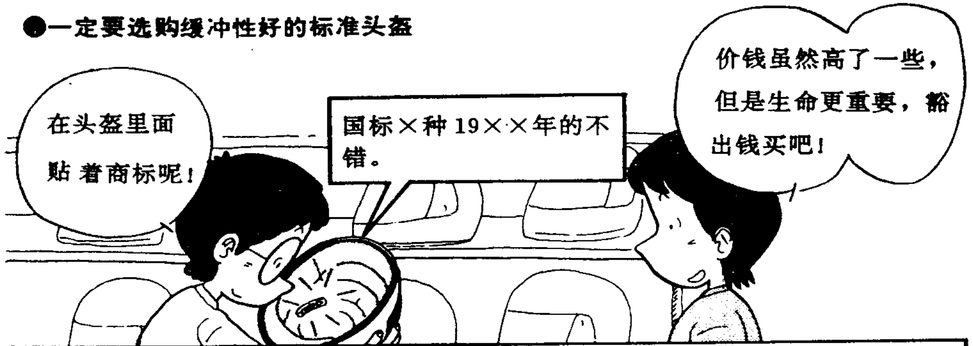


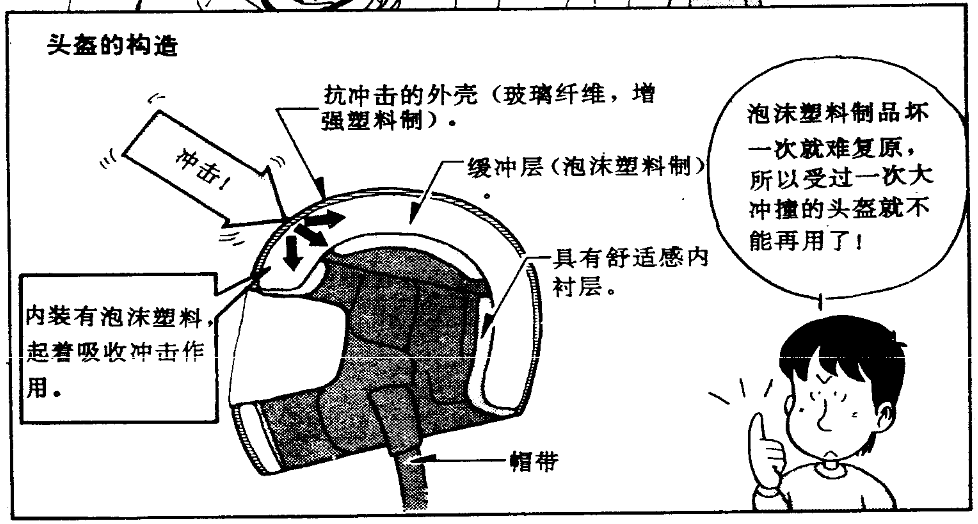
●轻骑车用



在摩托车骑装之中，必须最先装备的是什么呢？那就是头盔。不仅在法律和交通规则上有明文规定，重要的是，它关系到你的生命安全！在发生事故的时候，如果是腰部或肩部着地发生冲撞倒不要紧，要是头部那就危险了！如果不戴头盔，哪怕是20～30km/h的速度，也会有生命危险。这样的事例实在是太多了。不戴头盔开车，太危险！要舍得花钱，买一个结实、安全系数大的摩托车头盔吧！而且头盔档次越高，越安全。那么，头盔的什么部位的强度最重要呢？不是头顶部，因为你不是在施工工地作业很少发生来自上部的冲击，最需要有强度的部位，是前额部和脑后部。还不要忘了，头的两侧也是最需要保护的重要部位。但是头盔的两侧却是比较薄弱的部分。在挑选头盔时，可以把头盔翻过来拿在手中，用力向内压按帽带的根部，看看是否变形，或发软。如果变形过大或过软，就会在发生事故时，使头的侧部受到冲击。所以，在选购头盔时，一定要注意头盔的质量，特别是前后及两侧这三个部位的强度是否能达到要求。

●一定要选购缓冲性好的标准头盔





头盔帽体，即外壳，是使用玻璃丝以及其他纤维的增强塑料（即玻璃纤维增强塑料）制成的。而且聚硝酸脂制造的头盔外壳，具有体轻、坚固的特点，但是抗冲击性不如前者。至于传闻的所谓“小型摩托车专用头盔”之类尽管价钱便宜，但是质量很差。为了你的安全，还是不要买这些便宜货为好。买就买一流的，最好的！如果因事故等原因，头盔受到过较大的冲击，这个头盔就不能再继续使用了。因为缓冲材料受到强烈冲击后发生变形，甚至出现了许多表面难以发现的裂纹，使头盔的抗冲击能力大大降低，这样的头盔实在太危险。另外，头盔使用五年后，缓冲材料就会老化，也必须换新的头盔，你会认为“头盔真是个消耗品！”，但是为了你的生命安全，这样做还是必须和值得的。

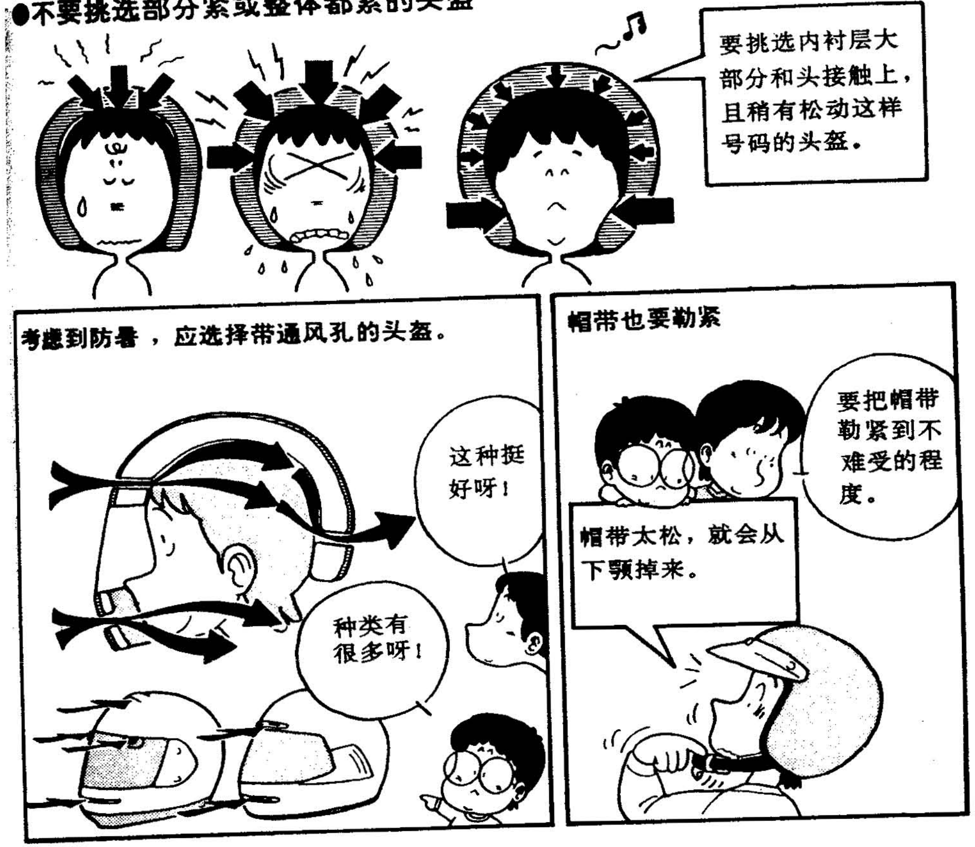
■头盔②

●要选择合适的号码

有人在挑选头盔时很注意头盔的重量。的确，如果头盔比较轻，就会减少头部的疲劳感。如果发生事故，肩部着地后，因冲击而使头部撞在路面上时，重量轻的头盔，受冲击的劲儿相对小一些。但是，别忘了强度是最重要的！

在摩托车用品商店，经常看到一些人，一边用手掂着头盔一边说："这个头盔太重了！"你知道这句话错在什么地方吗？错就错在买头盔时对"重量"的衡量，不能用手掂量，而是应该把头盔戴在头上，根据头部对头盔的"重量感"，来挑选头盔的重量才是正确的。然后是挑选头盔的大小。大小的挑选，主要是根据"合适性"来确定。"合适性"如何，首先要挑选合适的号码。在挑选号码时，要注意试戴头盔的方法。有的人象戴礼帽那样，想一下子就扣到脑袋上，可常常扣不进去。这是因为人的脑袋是圆的，而头盔口要比里面窄得多。正确的方法：用手拽着帽带，把住帽缘左右晃动地戴在头上。其次在戴着头盔状态下，来检查"合适性"。如果感觉有些紧，则说明号码过小。反之。如果想到有间隙，即使勒紧帽带，当头摇动时，头盔也有晃动，则说明号码过大。

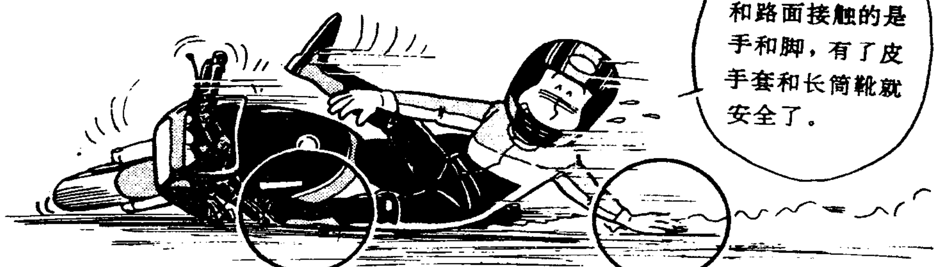
●不要挑选部分紧或整体都紧的头盔



最重要的是，要使头部都能感到和头盔内衬接触上了。尤其头的顶部和侧部只是点接触，这种头盔是不合适的。只有整个头部都和内衬接触上了，而且从面颊到下颚贴的又比较紧，这种头盔对头部压力很少，所以最理想的。但是，绝对不能使用对耳部有压迫感的头盔。

这种"合适性"，不仅仅和号码有关，往往还取决于内衬层的材质和形状。所以，在挑选头盔时，必须坚持试戴的方法。当然头形是因人而异的。由于产品的批量生产化，所以不能对所有的人都那么合适。如果是这样，就应该挑选稍大一点的号码。还可以在头与内衬层的间隙填加些海棉等物。如果使用粘结剂，必须使用对泡沫塑料没有损害的粘结剂。如果头盔号码过小，就会大大减小缓冲效果，这是很危险的！因此，可以坚持"宁大勿小"的挑选原则。因为号码大，还可以用泡沫塑料来填充。另外，尽量不要把你的头盔供给别人使用，不然，就会破坏头盔对你的"合适性"。

■ 皮手套和长筒靴

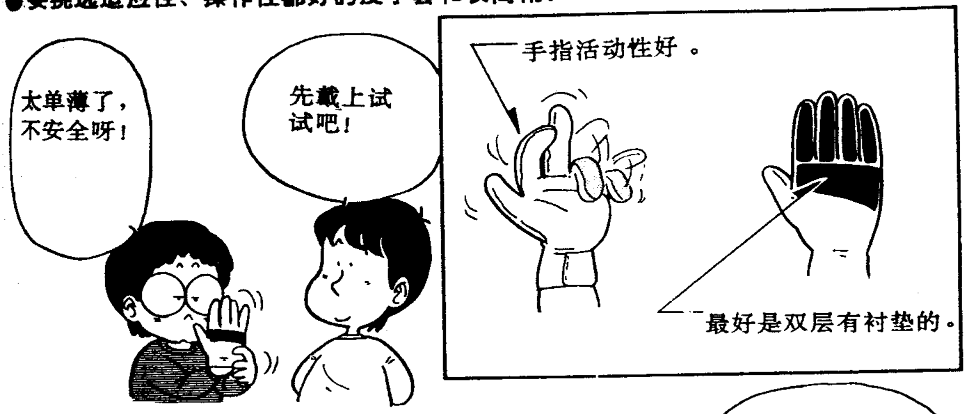


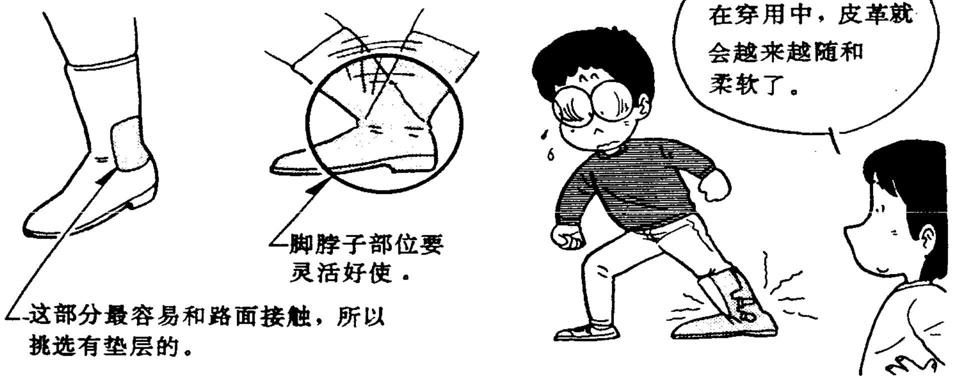
在买头盔的同时，还应该添置一副皮手套。除了用以防止操纵手把打滑而外，更主要目的是出于安全保护，万一出事故，在手触撞路面时，在强烈的冲击和摩擦下，如果不带皮手套，就要吃大苦头。在驾驶摩托车时，许多微妙的操作，都是靠你的双手来完成的。所以，皮手套必须具备“合适性”和“灵活性”。尤其是手腕和手指部分更需要柔软灵活，才不会妨碍转动油门，以保证手柄操作的快速性、准确性和可靠性。

为满足上述操作的需要，在手套的手掌、手背、手指关节等部位，都必须用优质皮革材料制做。当然，在盛夏季节，也可以带手背有网眼的越野车用的皮手套。但是手掌等重要部分，必须是皮革材料。

在挑选皮手套时，必须一只一只地试带。虽然在商品陈列窗里摆着许多各式各样漂亮的手套，但是不一定适合你的手形。何况每个人的手形都是不一样的，而且两只手也不完全一样。例如，即使商标相同号码一样，但是在剪裁和缝制当中，也会出现很大的差异。所以，左右手都必须通过试戴来进行挑选。

●要挑选适应性、操作性都好的皮手套和长筒靴。





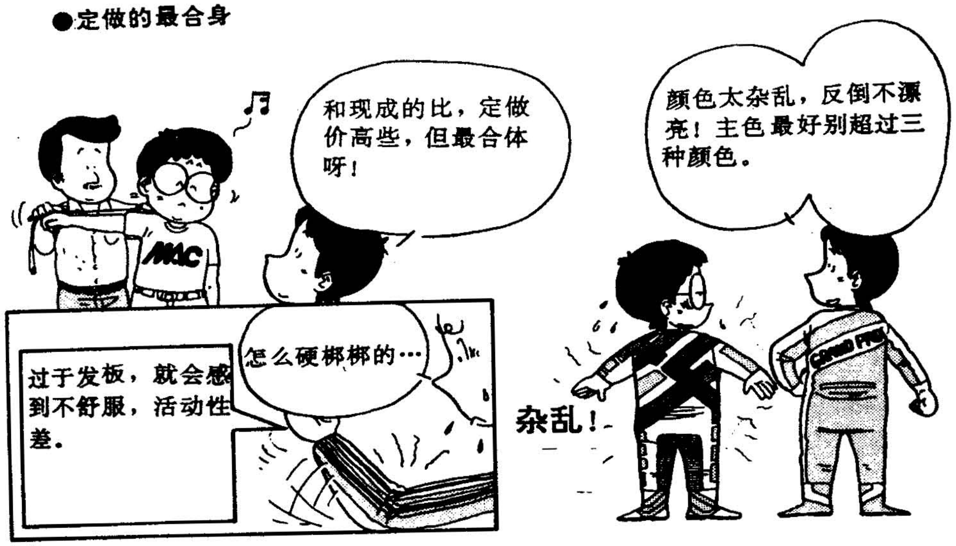
在挑选长筒靴时，在注意脚背部位肥瘦是否合适的同时，还要看看脚尖部位是否挤脚，以及前脚掌部位的弯屈性如何。如果鞋底用料太厚，或过硬，前掌的弯屈性就差，势必影响甚至妨碍踩踏板等操作的灵活性和准确性。所以，挑选长筒靴时，务必注意这一点。长筒靴的高度，应以不超过腿肚鼓起部位为宜。调节松紧用的拉锁式夹子的位置也很重要。如果布局合理，夹子位置合适，穿上后，脚后跟就会有“夹紧感”，鞋也跟脚，且松紧适度，既使动作灵活，也不会因太紧而出现酸痛等疲劳感觉。尤其要注意脚脖子部位是否能象平时走路那样动作灵活。特别是如今最流行的越野比赛用的摩托车，由于骑车姿势前倾很大，脚脖子基本处于弯曲状态，因此更需有良好的柔软和灵活性。由于摩托车比赛激烈而且是超高速运行，事故率高，脚部最容易受伤。所以，赛车用长筒靴必须具有更强的保护功能，而且必须把它放在首位来考虑。如果是越野或在林区，还要考验长筒靴的防水性能。

■连衣裤紧身皮装

骑摩托车用的连衣裤紧身皮装，和头盔一样重要，也是必须装备的。在炎热的夏天骑车，穿西装等日常穿的衣服，不仅不自在，实用性差，而且价钱也很贵。可是有的骑手为了所谓体面、阔气，而去买这类服装。甚至有的人错误地认为："头盔、皮手套是必用物，要先买，连身衣可有可无，如果要买也放在最后再说"。为了操作方便，更为了安全，尤其骑用赛车，还是应该穿上连衣皮装，万一发生事故，这种衣服具有很好的保护功能，特别是皮革制的连衣装，保护能力就更强。如果你决定了，那就多花些钱，买套质量最好的，不仅"地道有派"，而且穿着舒服、耐用。那么，什么样的是好的呢？标准有二个：材质和剪裁。从面料材质来说，皮革的最理想，不仅厚度合适，耐磨，具有很强的保护性，而且质地柔软，运动性甚佳。

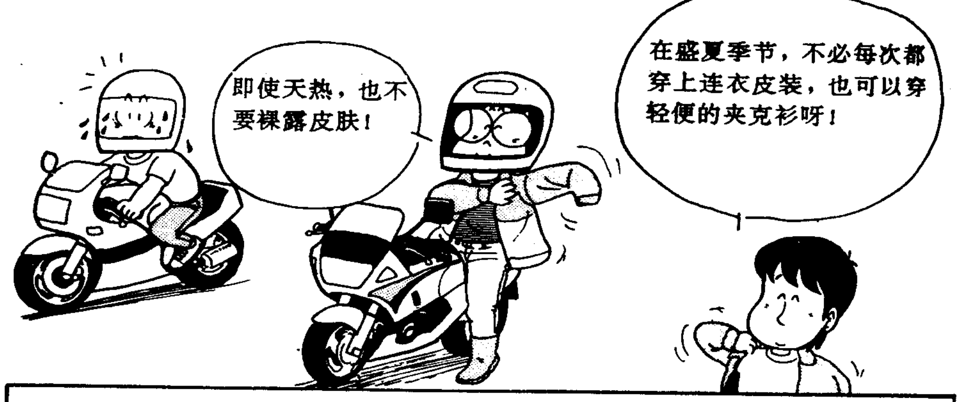
在剪裁方面，和选挑皮手套时一样，必须经过试穿来确定是否合适。标准也是二个：在实际骑车姿势时，应该有不松不紧的"随身感"，和便于操作的灵活方便性。其中，衣服的后背、膝、肘、肩以及颈部最重要，决不能过紧太瘦，必须有一定的延伸性，这是挑选的重点。

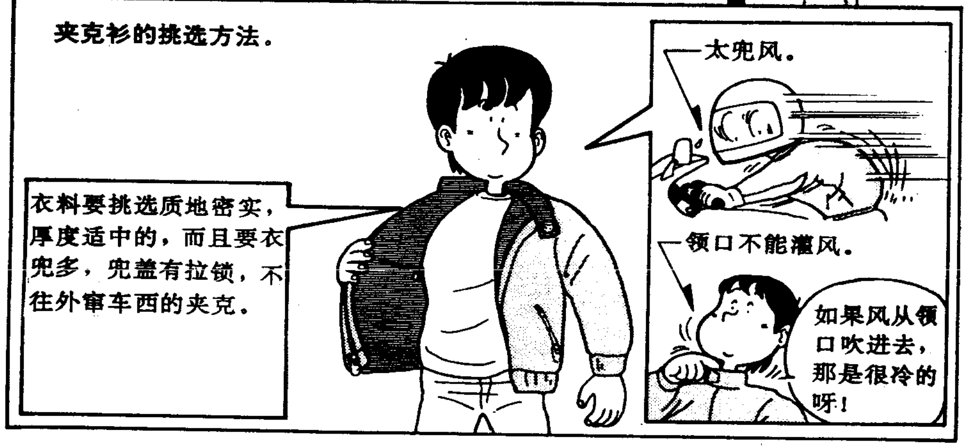
●定做的最合身



在挑选套装时，还要特别注意大腿、胳膊等肌肉较多的部位。身体这些部位，在用劲儿的时候，肌肉就会鼓起来，所以，套装在这些部位应该做得稍宽余一些。但是，也不能只考虑有利活动性而把尺寸放的过大。虽然，如今的衣服很时兴、很宽松，但是驾驶摩托车就不合适了。这就需要时髦与实用的统一。由于连衣裤紧身装是上下一体的服装，不骑车时行走有些不那么方便。如果你去旅行在公路上行驶，穿用腰部带连接拉锁的"上下分离式"比较方便。总之，在商店买成衣难以完全合身，最好还是到专门服装店量体裁衣做一套。但是要注意色彩的合理搭配，不能太花俏，还要注意垫衬部分的耐摩性、柔软性的统一。

■夹克衫



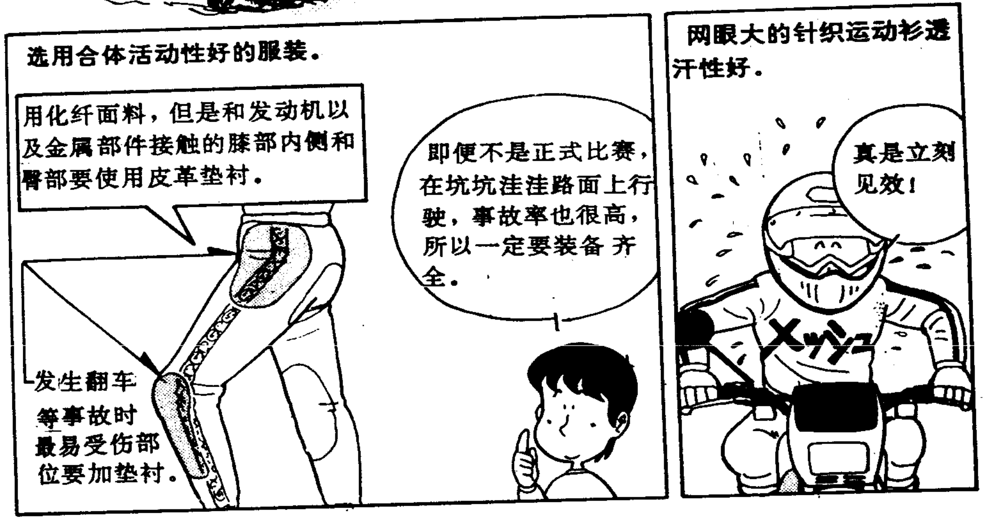


皮制连衣裤紧身装具有很高的安全性，很适合春秋季节的外出旅行。但缺点是夏天热，冬天又不御寒，有时还显得笨手笨脚，行走不方便。何况，总不能不分地点、不分季节，总是只穿这一套衣服吧！所以，你还应该准备一件穿着轻便、舒适灵活的夹克装。

买夹克衫时，要挑选下襟比普通夹克短一些的。身长的具体尺寸，要按骑上摩托车后，上体前倾扶车把，曲膝时，夹克下襟的松紧部位不露腰带的程度为准。袖子不能太短，这样，可以减轻发生事故时的受伤程度。而且有挡风防寒作用。即使夏季外出旅行，穿着夹克开车也是很舒服的。在春秋季节，还有保暖作用。当然，炎热的夏季，在市区也可以穿一件潇洒的 T 恤衫，但是必须考虑安全，因为身体是你自己的。

夹克衫要选用质地密实的布料，而且不要特别透风的。衣里要光滑，便于身体的自由活动。夏季用夹克，最好挑选侧腹部位有通风拉锁的式样。冬季当然要买保暖性好的棉夹克，而且要挑选前襟拉锁上带有防风延襟的。下襟、领口、袖口都要带松紧的。

■在不平整道路上的摩托着装

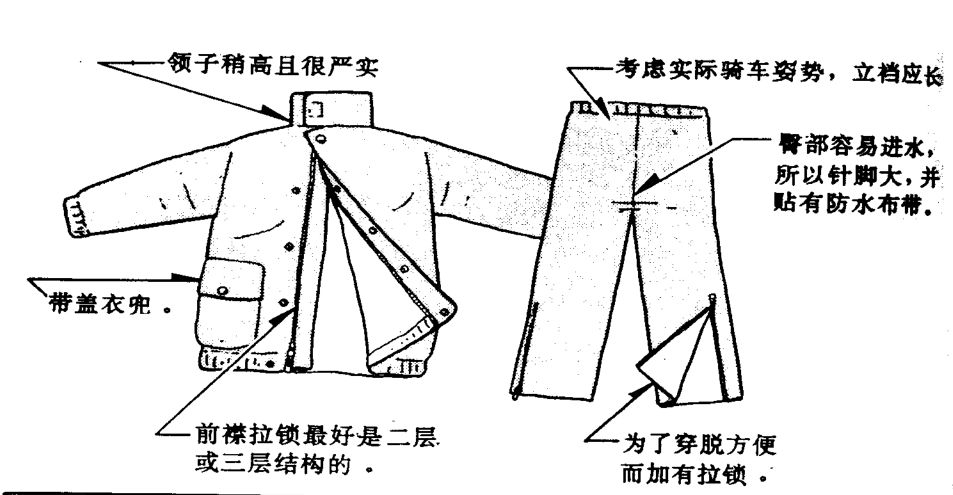


在林区等路况差的道路上行驶，骑装就很难做到既有必要的活动性，又有足够的保护性。由于在不平整道路上的事故率很高。虽然在高速行驶下很少有侧滑现象，但是特别容易发生颠覆翻车事故。在这种道路上行驶，虽然不是参加什么比赛，但是你一定要穿长筒靴，带皮手套。衣服，倒不必要求太高，可以穿商店卖的正规越野摩托车用的服装。面料主要是使用人造纤维等化纤材料，易磨损部位要加垫衬。全皮服装，不仅笨重，活动性差，不便于操作，而且清洗很麻烦，所以在这种道路驾驶摩托车，并不主张穿用皮装。

穿着上衣总是爱出汗，所以最好穿用棉纤维面料的制品。虽然这样，还是要选用肘部和肩部加垫衬的上衣。可以穿贴身内衣，能起吸汗的作用。此外，驾驶摩托车外出时，一定要带上防风衣，可以随时穿上。天气热时，可以穿凉爽的网眼针织运动衫，但是，吸汗性很差，所以应该带上一件汗衫，以便换着穿。

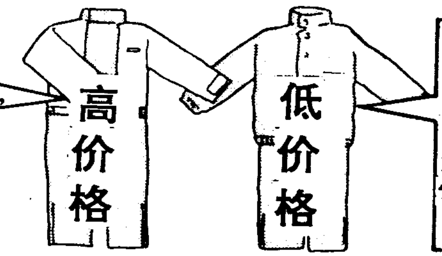
总之，摩托车服装必须把保护功能放在第一位，然后考虑挑选舒适、合体、透气性好的款式和面料。此外，要注意具有便于操作的“活动性”。

■雨衣



价钱高的雨衣和价钱低的雨衣

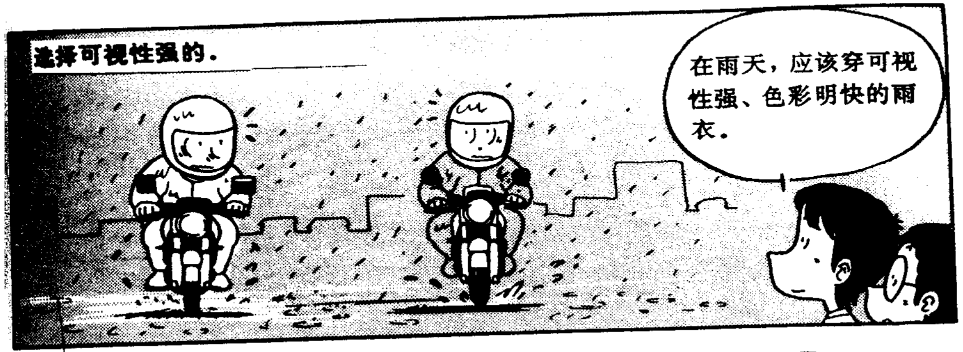
用料高档，3 万日元以上。由于透汗性好，所以不闷热，长时间穿用仍很舒适。



用聚氯乙烯等材料无针脚熔敷制作而成，每套 3000～6000 日元，价钱便宜，防水性好。

摩托车骑手应准备雨具，所用的雨衣，在功能要求上和普通雨衣的最大区别，在于骑车需要。摩托车在运动中，雨不是从上方，而是从你的正前方，并带着风扑面而来的。为适应这一需要，常见的有上下连衣式雨衣，进而发展到穿脱方便的上下分离式。这种款式雨衣的腰身比较深，能使上衣扎得紧实。但是，不论选用哪种雨衣，襟和袖都不能过短，而应长一些。这样，在实际驾驶摩托车的姿势下，即使往往窜一些，也还有足够的长度。雨裤的裤脚还应带有拉锁，不仅穿脱方便，更便于和长筒靴搭配使用。

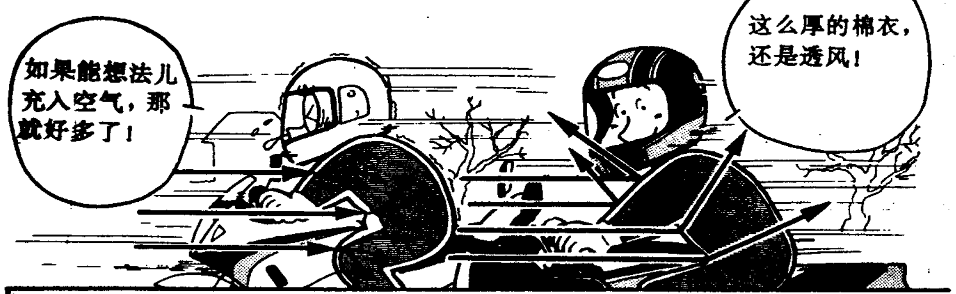
不言而喻，雨衣的防水性，当然是最重要的。但是，无论使用什么样的高档面料，也还离不开我们通称的“布”这种材料。所以，不管采取什么贴胶工艺，在雨水的冲刷和长期使用中，也终究要剥落的。缝制雨衣时的针脚大小也很有讲究，针脚虽然有助于通气，防破损等作用，但却影响了防水性。用乙烯树脂，即塑料布制的雨衣容易坏，太不耐用，而且适合驾驶摩托车的式样也太少。但是它的最大优点是防水性好，价格便宜。如果能在用料上有所新的突破，并设计出实用的款式，这种雨衣倒是最理想的骑装。



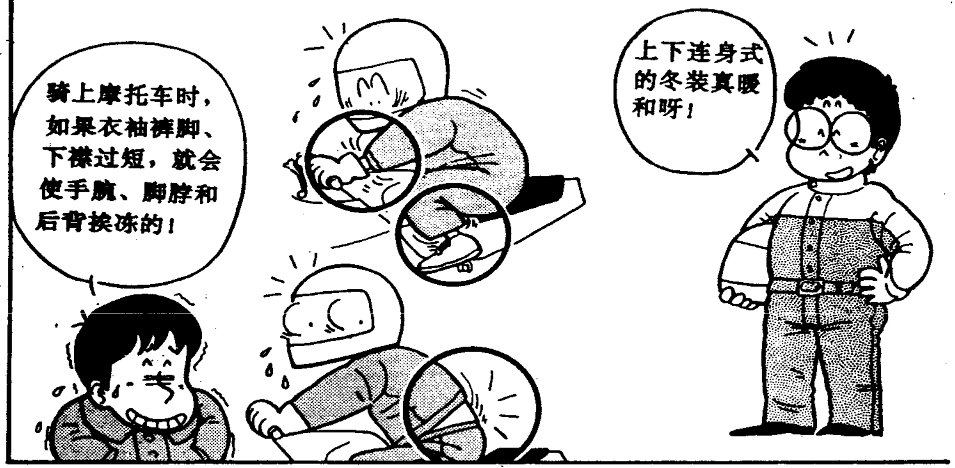
●防雨鞋罩和防寒手套。

不用棉线，而把特殊的布进行熔敷处理的防雨斗篷，是最方便适用的防雨用具。还有一种前襟不使用拉锁，但是开口部很短带有暗扣的防雨罩，也很适用。但是兜要有兜盖，防止进水。另一个问题，即使穿上了防雨斗蓬，手脚的正面仍然会被雨水淋湿。时间短，倒可以忍耐，时间长了就不舒服了。为解决这个问题，你只要到雨具专业商店，就能买到称心的皮靴防雨罩。但是，这种防雨罩多数是重点盖住脚尖，其他部分靠暗扣围在靴腰上。用料主要考虑耐用，以免蹬踩踏板时造成破损。这种防雨靴罩没底，只靠暗扣固定在长筒靴上，所以雨水容易从暗扣固定部渗入。据说，美国生产了一种超薄橡胶，不仅防水性好，而且舒适耐用。防寒手套，在一些专业商店里也能买到。但是多数是三个手指头的，骑车操作不太方便。所以，除了特冷的严冬季节，最好还是带方便灵活的皮手套。

冬装



选冬装时要考虑骑车姿势。

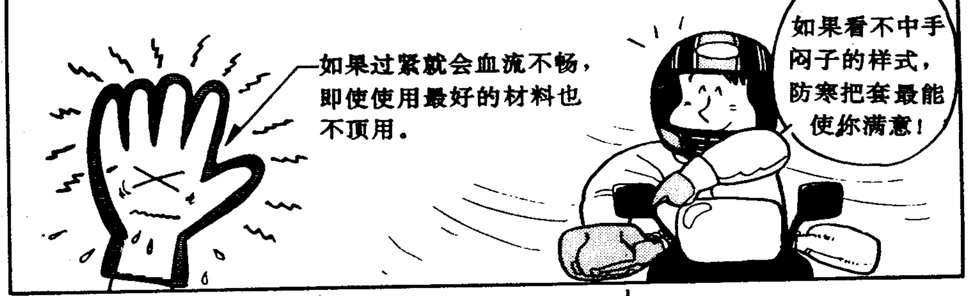


在冬天里骑摩托车，应该穿上合适的冬装。那么，选择什么样的冬装最合适呢？第一是不透风。比如毛衣，即使再厚也毫无意义。要选择那种用质地严密布料，采用和制作雨衣同样方法制成的摩托车专用冬装。但是不要买那些使用棉花或掺有其他笨重材料的冬装。绝对不要图省钱，去买那些便宜，但却根本不御寒的棉衣。

最暖和的，要数上下连身式的保暖装。挑选这种冬装时，必须合身。如果号码过大，就会妨碍开车时的操作。另外，衣袖和裤腿的长度不够，也会灌风，冻坏了手腕和脚脖。尤其是裤腿更要长一些，最好达到行走时有拖地的程度。

连身骑装，有点和工作服相似。但是，用皮革制的，一定很暖和。最理想的冬季骑装，是物美价廉的滑雪装。唯一的缺点是衣襟比较短，骑摩托车时，后背腰部容易露出来。所以在穿用滑雪装时，一定要挑选衣襟较长的。其实，还是摩托车专业冬装最理想，尤其上衣后襟比较长的款式更好。

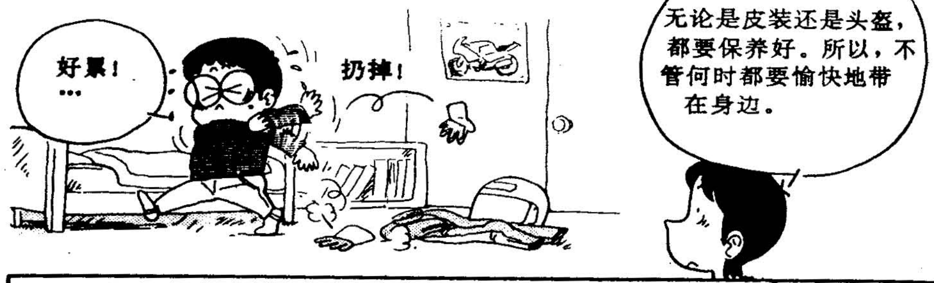
防寒手套要挑选手指宽绰、尺码比较大的。



运动装穿脱方便，是它的优点。如果天气很冷，还可以在运动装外面套上外套。滑雪装保暖性好，但衣襟长度不够。而摩托车专用冬装，领口高而且严实。裤脚有拉锁，不脱靴子就能换装，非常方便适用。如果在防寒装里面再套穿一件又轻又软的毛衣，就会形成一个“空气层”，会使你感到特别暖和。另外，还可穿一件轻的贴身衣，不但不显得臃肿，而且保暖效果甚佳。最近，在市场上也看到类似滑雪装的摩托车专用冬装。

手是最怕冷的，可是却很难买到适合骑摩托车用的棉手套。滑雪用的手套，没有考虑到手指活动的灵活性，所以，不适用。摩托车专用手套，是用皮革和特殊新材料制成的。虽然价钱比较贵，但是却很适用。在挑选这种手套时，尺码要大一些，尤其要注意手指比较粗一些的。手指过瘦，就会压迫血管，血液流通不畅，而容易发生冻伤。如果能在尺码较大的手套里，再戴一副很薄的单绒手套，保暖效果就会更好。当然，手的保暖，与其靠棉手套，莫如在你的摩托车上想个好办法更实用。例如，可以在摩托车的车把上，装一副防寒用的车把把套，常常能得到意想不到的保暖效果。

■ 摩托车骑装的保养方法



摩托车专用骑装大都是皮革制作的，所以用后保养费事。但是，如果不进行保养，皮衣就会变硬，甚至发霉。尤其雨天穿用后，更要及时保养。

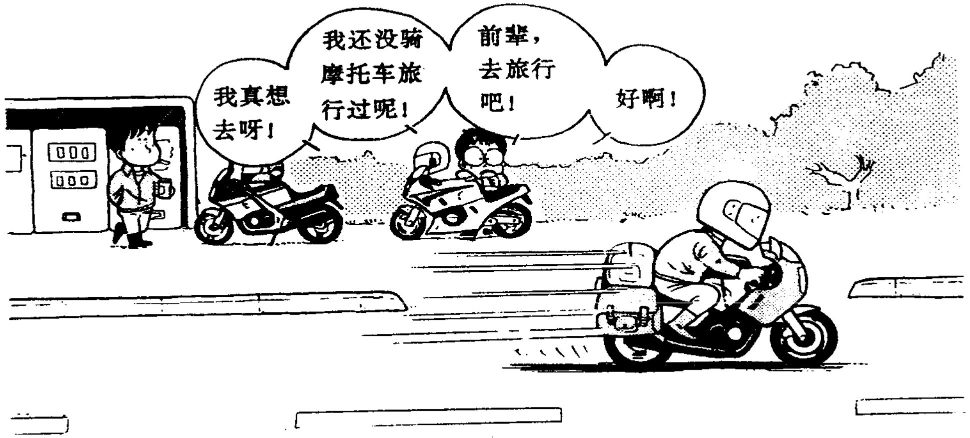
皮装用后，立即挂在衣服挂上，放在通风的地方，充分阴干。如果放在阳光下直照，皮革就会退色变硬，甚至变脆而损坏。这种保养，不只限于被雨淋的情况时进行，而应该每次用后，都进行这样的保养！如果皮革过于干燥，应该擦涂护革油或类似的皮革油脂。注意：均匀地擦要比涂敷效果更好。虽然保养很麻烦，但你必须拿出爱心，因为它在时时刻刻地伴随着你、保护着你。但是，如果爱的过度，反而会伤害了你的骑装。切不可因为爱，而过频过多地给皮装擦护革油，否则会使皮革降底强度，发生早期损坏。不仅雨后，而且在皮革“柔度”降低时，也要及时擦上护革油脂。如果皮装脏了，应该使用橡皮擦或皮革用洗涤剂擦洗干净。

虽然你特别爱干净，也不要有点汗渍，动不动就送洗衣店。不论你的骑装是什么款式，只要是皮革面料，就绝对不能水洗，只能阴干。即使脏到了“非洗不可”的程度，也必须送皮革专业洗衣店去进行特殊处理。

长筒靴也要及时进行阴干处理。在不用时，靴内可塞些报纸等物，不仅能加快干燥，而且对保持靴形有好处。充分干燥后，擦上护革油或普通鞋油进行保养。如出现小的破损或脱色现象，可用同种颜色的鞋油擦涂即可恢复。如果送鞋店修理，由于鞋店的鞋油种类很多，必须经过小面积试擦。但是决不可以使用漆类，否则会使皮革变硬。

皮手套的保养，和上述方法基本相同，只是要在保护皮革的柔软性上多下些功夫。否则会妨碍驾驶时的操作。皮手套脏得很历害时，可把手套戴在手上，用温水擦洗，但是不能用碱性洗涤剂。擦洗之后，仍然戴在手上，用干毛巾轻轻按压，把水分吸出来。擦洗后，千万不能从手上摘下来，用手拧手套，不但有损皮革，而且会使手套发生变形。即使没进行擦洗，如果皮手套湿了，也可用同样的方法进行处理。经过阴干，充分干燥后，再戴在手上，擦上皮鞋油，也可用化妆油脂类，但不能用护革油。最后，再用干燥的软布擦净。这时也要截在手上，目的是保持原形不变。

第六章　骑摩托车旅行

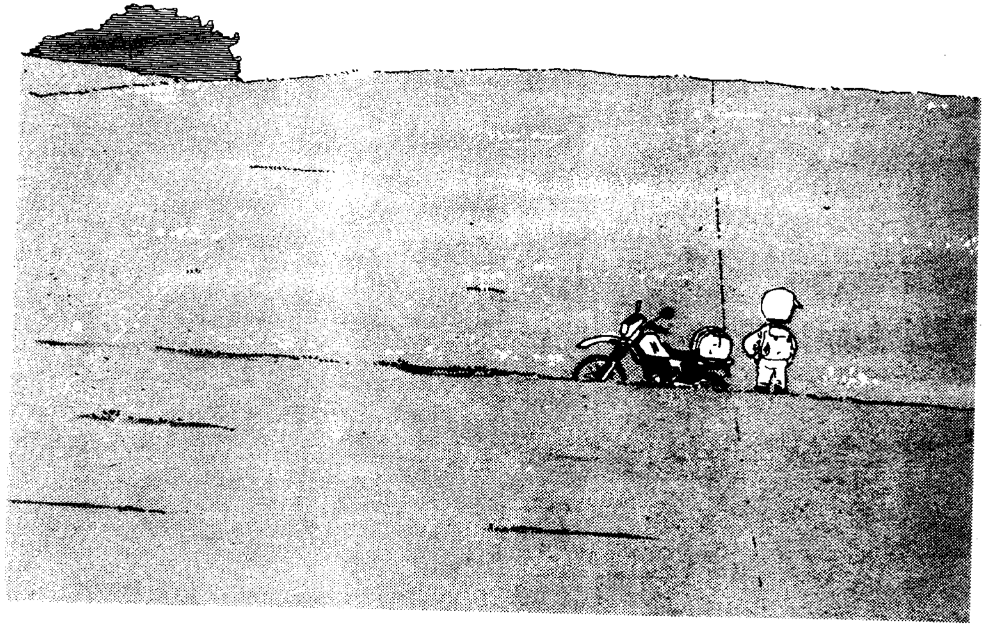


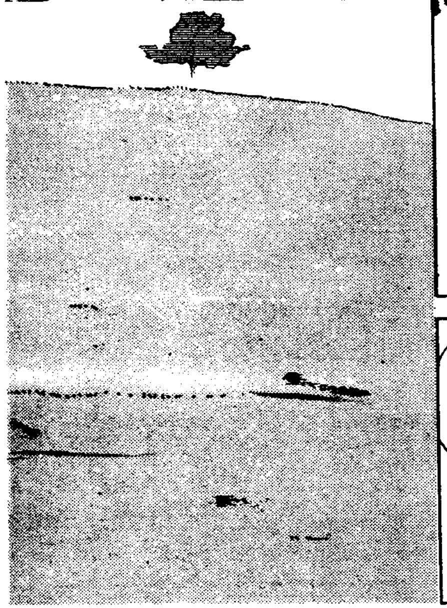
你如果喜欢摩托车，那就骑上你心爱的摩托车吧！但是决不要把它当成你的双腿，也不是你的运输机，那怕是出远门，或是爬越山岭，也不要有这种以车代步的意识。否则，你就会开飞车的。而驱车跑在笔直的公路上，到山林、湖畔去旅行，才是驾驶摩托车的真谛所在。

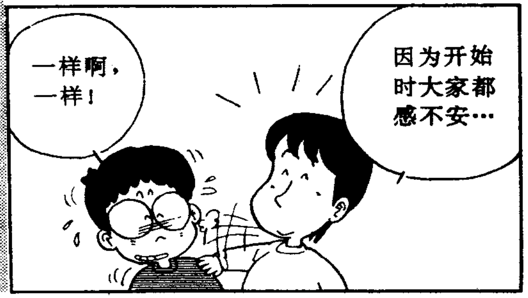
（辻司）

■ 去旅行吧！

●旅行是很需要时间的







骑上你心爱的摩托车，到一个未去过的地方，会使你感到一切都在神秘之中，使你企盼，使你跃跃欲试。虽然不知道前方将要发生什么，开动你的摩托车，奔向那神往的远方！这就是旅行。住上几天也好，当天返回也好，哪怕是半天，都会使你感到一种从未有过的痛快。在笔直的公路上，或是低速悠闲自得，或是高速风驰电掣，完全控制在你自己的手中。旅行的形式因人因时而异，是多种多样，又是丰富多彩的。

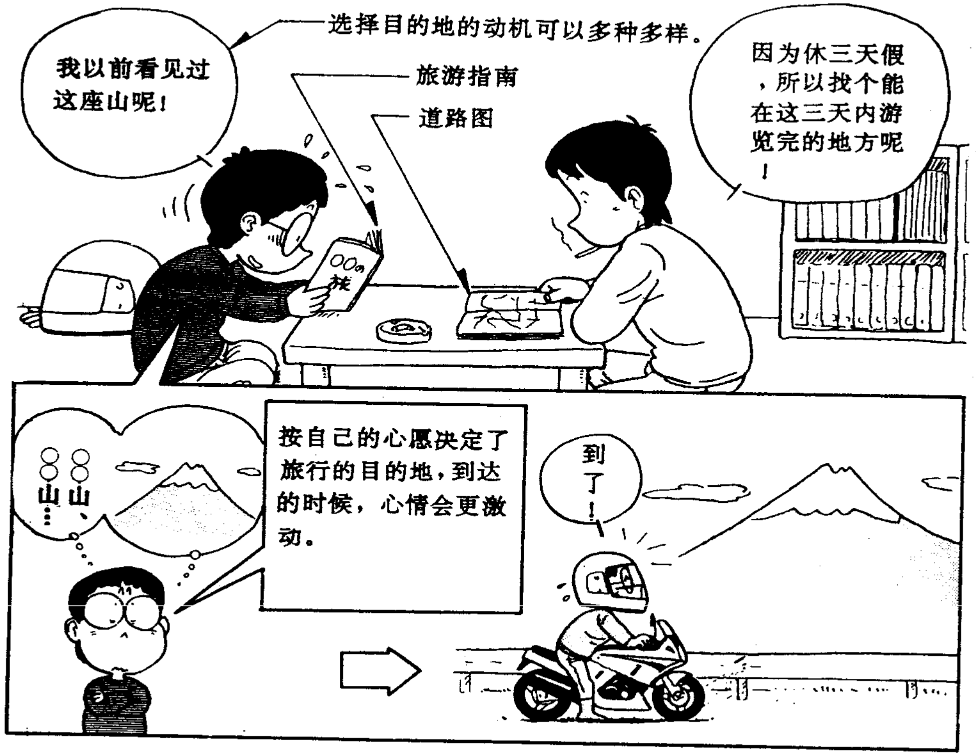
不要想的太多，开车，出发吧！放下预先约定好的一切缠身事务，专心地去旅行！当你回来之时，你一定会感到充满了活力。这种乐趣，对于从未有过旅行经验的人是难以感受得到的。也许有人说："呆在家里最舒服"，如果这样，最好不要买摩托车。因为摩托车是用以行驶的交通工具。由于使用目的不同，所得到的结果和感受也就不一样。但是，不论用于怎样的目的，骑摩托车总是一项体育运动。只不过，比赛是为了挑战，为了竞争，旅行则是为了享乐，为了轻松。当然，把骑摩托车作为一种上下班的便利移动手段来使用也是无可厚非的。但是，这决不是你的本意和最终目的吧。

虽然骑摩托车旅行也有最终的目的地，但是决不是从 A 点出发到 B 点结束这种方式，应该以某种目的出行的整个过程为主旋律。这种旋行，不在于有无目的地，也不管是否到达了预定的目的地，我们所提倡的旅行决不是单纯的位置移动。

骑车行驶在郊外，新鲜的空气，瞬息万变的沿途风光，使你心旷神怡。呼呼的风声从耳边掠过，你都不知道行驶的车速究竟有多快。无垠的时空只有你一个人，和坐在小轿车里是全然不同的两种感受。千姿百态的道路标志，笔直延伸的海岸公路，还有那崎岖蜿延的山野小路，……都展现在你的面前。

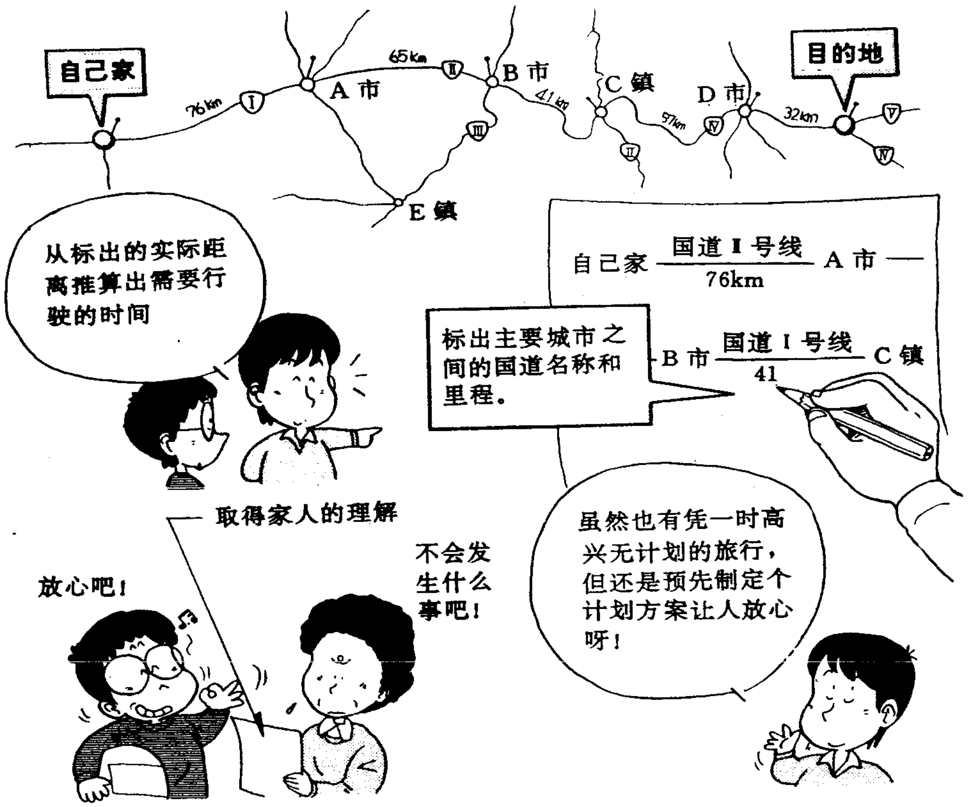
旅行目的地的选择①

●考虑旅行的天数，决定旅行的目的地



骑摩托车外出旅行，无所谓有没有目的地。如果单纯是为了到一个什么地方，坐上舒适的电车或公共汽车就行了。旅行和平时“出门”的根本区别也许就在这里。这样的旅行，能够充分发挥摩托车的机动性。特别是假日里，如果能和你的朋友一起骑上摩托车，远离喧闹的城市，去郊外旅游，那将是一件多么令人愉快的事啊！当然你的旅行也可以是有目的地的。比如，你驱车到几百公里以外的某一个地方去会你的女友，这不是一次很愉快旅行吗？你带着激动，发动起摩托车上路了。一路上，你的心情一定是急迫而兴奋的。沿途的秀丽景色，还有那各种各样的动人传说，更增添了旅途的欢乐。

●从地图上选定大致的旅行路线

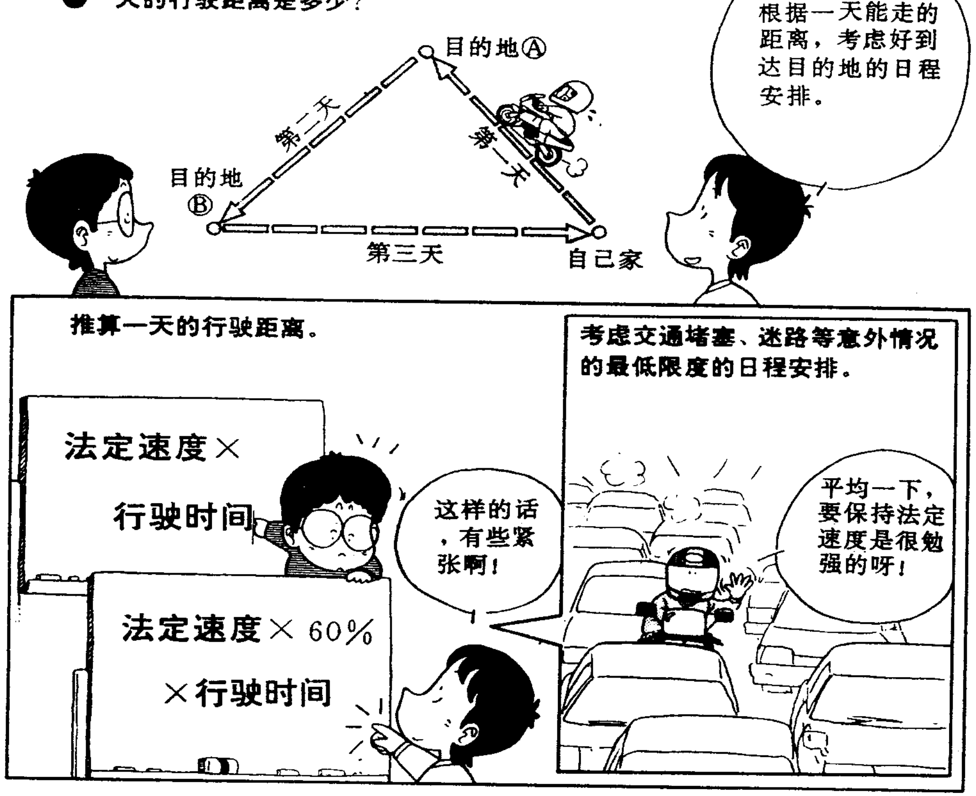


如果你要到女友家去，因路程较远，就要有一阵子的等待时间。可是叫人家等久了，说不上你要碰钉子的。所以，还是要计算一下路上所需要的时间，然后确定出发日期。为此，你还要决定沿路要经过些什么市镇村落，也就是要预先确定出旅行的路线。

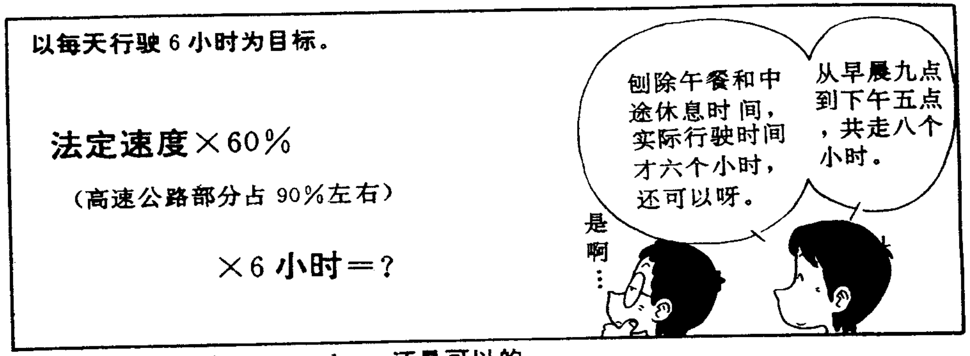
虽然刚才还建议来一次随迁而安的无目的地的旅行，但是并不是每个人都喜欢这样的旅行。那么，你就按照人们的习惯，先制定一个旅行计划，虽说是计划，并不是要计算到每 1 小时每一分钟，只要有一个大致的，粗线条的旅行计划就足够了。最重要的是要有一个到达目的地的最佳路线。这就需要一张地图，从地图上选定一条旅行路线。对了，如果要是海岸公路，最好选定一条观赏大海方便的路线。怎么样，出发之前的这些准备工作，也满有乐趣吧！

旅行目的的选择②

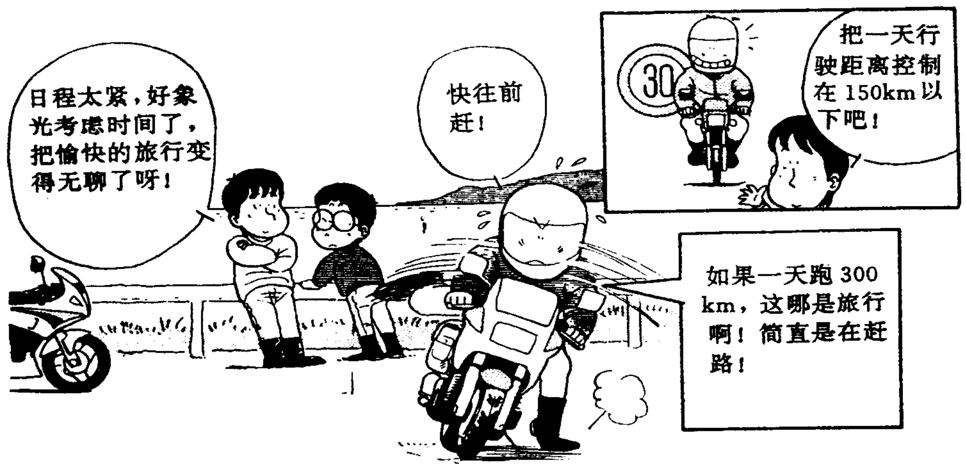
●一天的行驶距离是多少？



旅行路线确定之后，计算出全程所需要的时间。计算方法是：行车速度（时速）除以距离。公式是很简单，但实际计算起来倒很麻烦。例如行驶速度为60km/h，那么，4 小时的行驶距离就是240km。一天 8 个小时，大约能跑 500km。这只能是理论数字，和实际情况是有很大出入的。就是在穿越村镇象国道这样好的公路上，平均时速也只有 70km 左右。此外，还要考虑通过市区，还有观光盛地、山路等情况，真正的行驶速度，还要减去 50%，在十字路口、弯道等路段，也必须减速。就是在笔直平整的高速公路上，对于要求平均时速达到 80km，你必须开到 90～100km/h。到至有人提出一天跑 800km。这种类似摩托车比赛的旅行，不仅失去了旅行的原本含义，而且也是异常艰苦的。



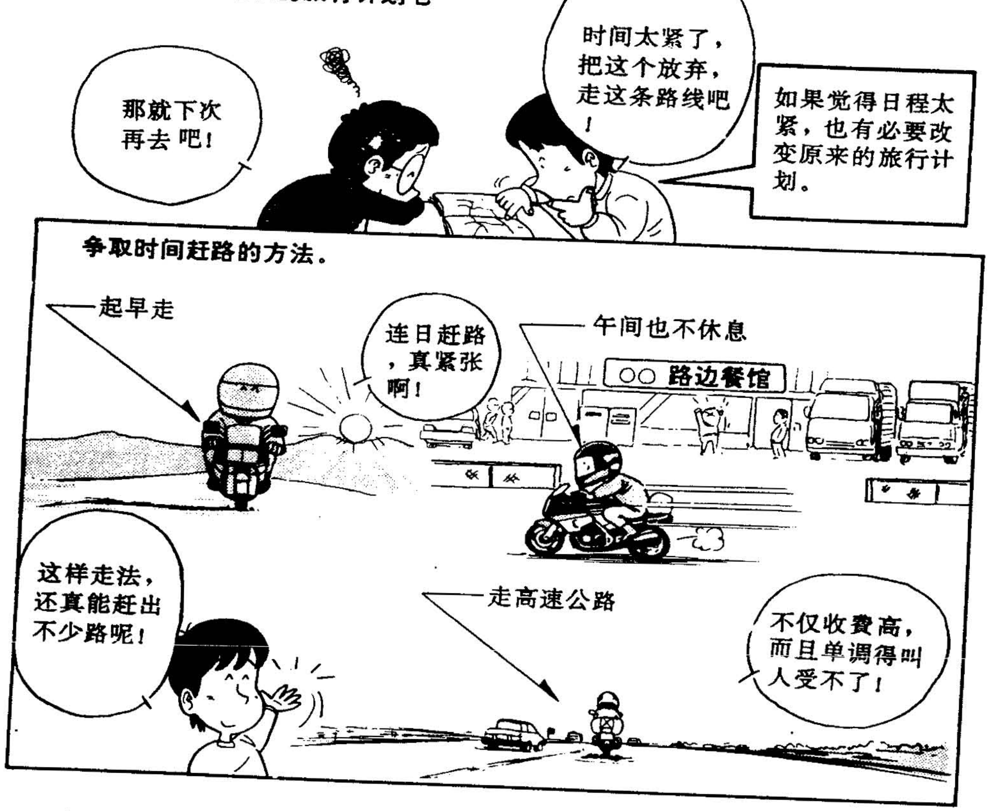
●平均每天行驶 200～300km，还是可以的



制定旅行计划时，必须周密地推算出包括了各种因素的日平均行驶速度。在查看地图时，除了距离外，还要弄清楚旅行路线的道路情况，以使准确地推算出通过各个区间所需要的时间。有的道路虽说是国道，实际都是只能通过一辆汽车的狭窄小道，或是路况很坏的砂石路。如果遇到这种情况，每小时跑上 20～30km 就不错了。因此在计算一天的行程时，要充分考虑以下因素：每 2 小时休息一次，午餐时间、意外事故耽误的时间（最少得 1 小时），再加上你打出的余富时间。满打满算，一天顶多能跑 8～10 小时。如果是在冬季，天变短了，在制定旅行计划或日程安排时，更要注意。如果每天的行驶时间在 6 小时左右，这样的旅行将是轻松而愉快的。

旅行目的地的选择③

●制定一个宽松的旅行计划吧



如果日程安排得太紧，旅行的"活动半径"必然受到限制。不然，就得连日不休息，拼命赶路，甚至一天跑 300km 以上。这时，你多希望"腿长得再长一点啊！或者"能把一天再延长一些该多好啊！"可是你想过没有，如果每天只是马不停蹄地赶路，那还算是什么愉快的旅行呢！有的只是精神上的紧张和肉体的疲惫。所以，我诚心诚意的劝你，彻底放弃这种"拿一天当二天过"的念头，而应该在有效利用每 1 小时上动脑筋。1 小时的移动距离，因你走的道路路况的不同而异。在时间利用上，最简单的办法就是不休息、少休息，或减少休息次数、缩短每次的休息时间。方法是多种多样的，关键是善于动脑筋。但是，不要忘了你是在进行一次观赏沿途风光的旅行啊！不要把日程安排得太紧，应该根据时间，适当缩小旅行范围，这次去不了的地方，留在下次行吗？

另一种有效利用时间，加快行程的办法，就是走高速公路。即使按照 80km/h 的限定时速走，也比平时的行车速度快多了。如果走一般公路，也应该尽量少走海岸线、山岭等耽误时间的道路。如果是一级国道或绕越干线公路，也应该选择远离观光景点、交通量较小的道路。在用地图选择旅行路线时，有的路线虽然是近道，但是你一点也不熟悉，是一条完全陌生的道路，虽然能节省一些时间，可是却有迷路的危险！

还可以利用渡口。特别是在傍晚赶到某一渡口，既可以睡个安稳觉，又是一次有趣的水上旅行。例如，从东京去九州，走陆路就太远了。如果利用渡船走水路，晚上 6 点从川崎出发，第二天午后 3 点就可以到日向了。川崎至木更津的渡轮，横穿美丽的东京湾，这对于常年在陆地上生活的人来说，实在是别有一番情趣的愉快旅行！

随着技术的发展，一些新的交通工具出现了，为我们的外出旅行提供了更新鲜、更舒适、更方便的交通环境。甚至有连飞机都可以人车同乘的新型运输系统。虽然费用高一些，但是能"用钱买时间，还是很合算的。

两天以上的旅行，夜间就得住上一宿。如果能充分发挥你心爱的摩托车的机动性，来一次野营也很有意思。或者在无边的大草原，或是在小溪流水的桥下，选一个既安全又舒适的地方，支起帐篷，结束一天的旅程。

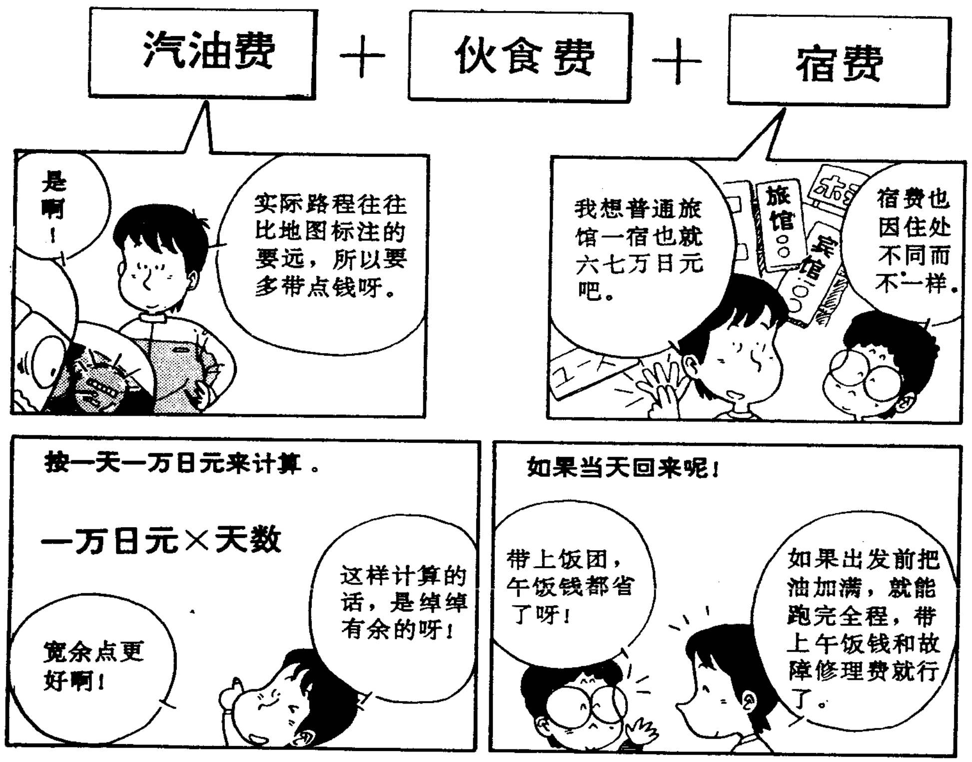
驾驶摩托车，本身就是一项富有诗意的户外体育活动。露宿在大自然的这种乐趣，是在“日常生活”当中所无法感受得到的。“日落而息，日出而耕”，难道还有比这更令人神往的人间生活吗！但是，摩托车必竟是一种机械，也需要“休息”。这时，你可以到公路旁的餐馆美餐一顿，那里还有供你淋浴的澡塘和换洗衣服的洗衣房。但是最稳妥的办法，还是先打个电话，预约好投宿的旅馆。尤其在周末，或连休息假日期间，还有那些旅游盛地，对于没有预约的“不速之客”是很为难的。

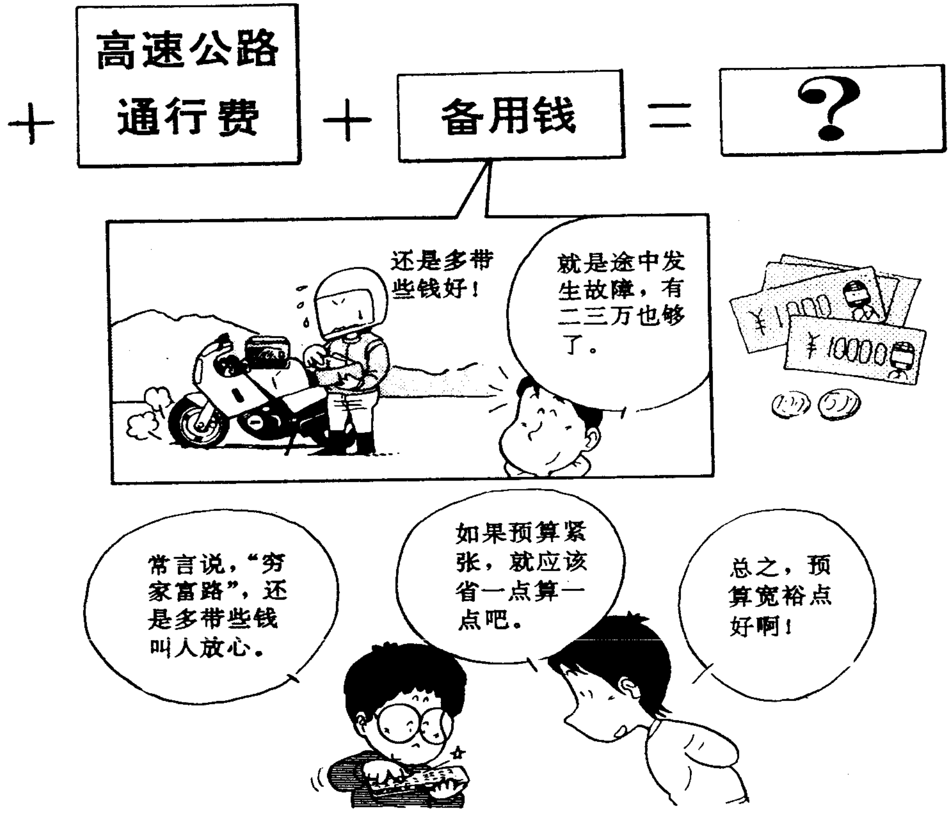
在找旅店的时候，尤其在旅游高峰季节，虽说宿费太高有些划不来，但是多出点钱，却能找到可心的旅店，而且也容易找。还有一种找宿的方便途径，那就是到旅游服务站或者是到农家投宿服务中心。如果没有这类服务咨询部门，也可以找当地人打听。当然，最保险的是找派出所，因为警察叔叔是最熟悉当地情况的。此外，开出租车的司机，也是你最好的咨询对象。

最主要的是先找一个地方安顿下来。但是决不要到火车站旁边的那些商业性旅社。不但不安静，而且一点也没有意思。最好是到临海的小渔村，不仅有趣，说不上还能美美地吃一顿渔家饭菜呢。

旅费的预算方法

●要有余地就不会超支

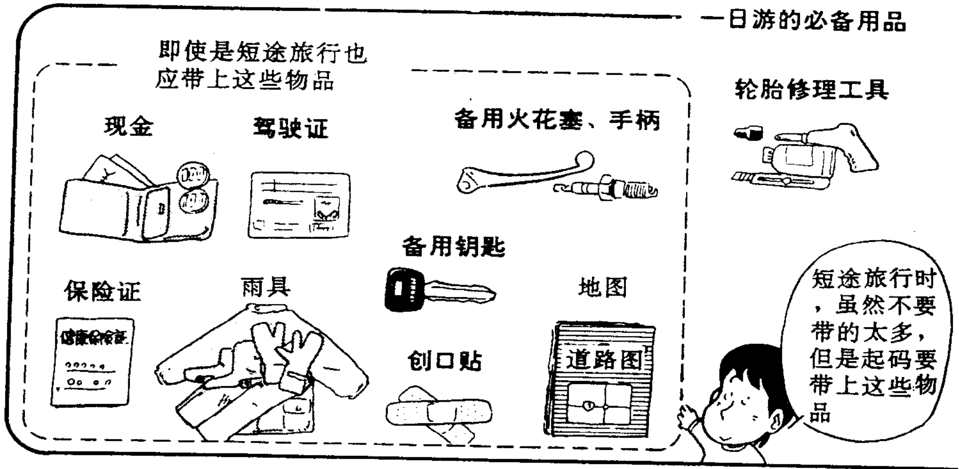




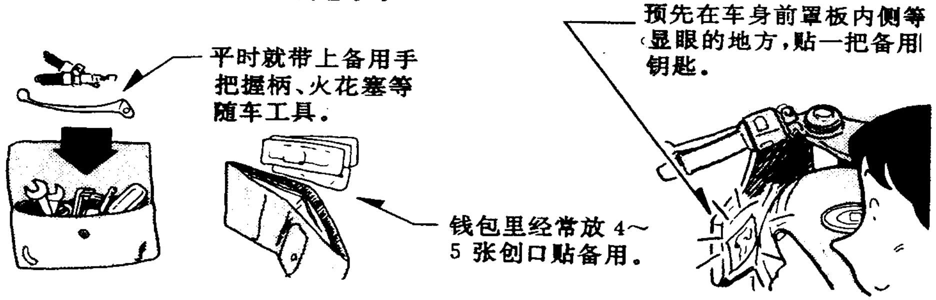
"在日本没有不能走的路"，虽然有些夸张，但是交通的确是很方便的。如果你已经有了摩托车，那就去旅行吧。不管你是否富有，外出旅行之前，必须进行一下预算。尽量多带些钱，使人感到放心，常言说的"究家富路"也就是这个道理。因为在旅行当中，不知道会发生或遇到什么情况。但是，钱带的太多，既不方便，又叫人终日提心吊胆，破坏了旅行的兴致。不管怎么样，钱还是要带充足些。可以"化整为零"，分散携带，这样会安全一些。如今，无论是出差，还是外出旅行，几乎没有带一大堆现金的。多半是使用信用券，或是带上现金支票，就更方便了。你还要带些必要的现金，作为就餐、住宿、加油修车等方面的临时费用。无论是使用信用卡，还是使用现金支票，都不能过于浪费，而应根据你的条件，作好预算。作预算时，既不要太宽松，也不要过于压缩开消项目和"档次"，不然就会失去旅行的意义。

带上一本"旅行指南"，按照预定的旅行路线，上路去旅行吧！在你的旅程中，既不住豪华宾馆，也不吃山珍海味，唯有你心爱的摩托车与你日夜相伴，才是最大的乐趣。

■ 应备用的物品①



● 如果平时就随车携带就省事了

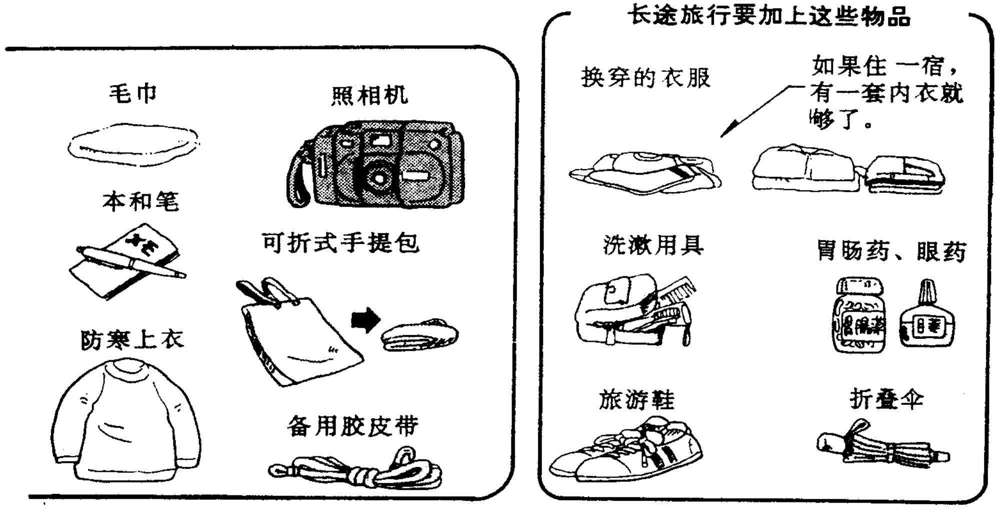


去旅行应该准备些什么物品呢？看看上面的图示，你就会明白。

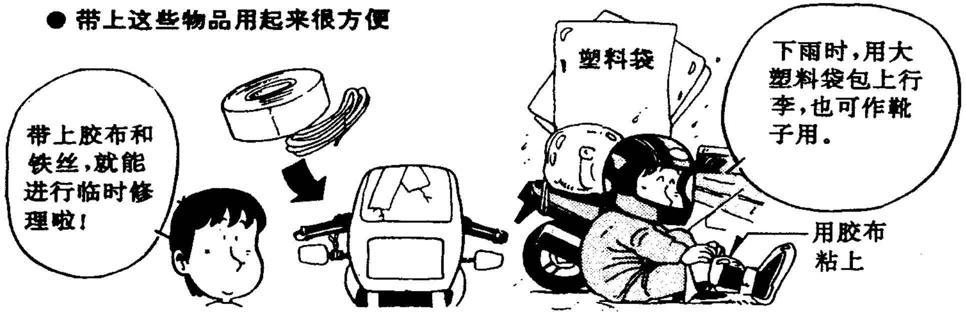
先说工具，首先要经常携带必备的全套随车工具，而且要养成习惯。目前日产摩托车的随车工具，有许多是根本用不上的，最好去专业商店，把必不可缺的几种工具备齐，并随车携带。其中包括：扁嘴钳以及符合你摩托车型号尺寸的梅花板子死板子，还有螺丝刀，如果能带上修理轮胎的全套工具就更好了。

钢丝和胶布，是经常用的“万能应急修理用具”。比如，燃油箱或散热器发生破漏时，如果你带上了混合型干胶那就用得上了。

发动机钥匙是最重要的。如果在途中或是在途行目的地，不慎把车钥匙丢



● 带上这些物品用起来很方便



失了，那可就麻烦了，所以必须有一个备用钥匙。这把备用钥匙，与其放在你身上，莫如干脆“随车携带”。当然要放在只有你自己知道的车身某一个安全的地方。

雨衣等防雨用具和少许的现金或者是信用券，对当天能回来的“一日游”来说，就十全十美了。如果旅行距离超过了日常生活圈，还应该带上查找电话号码用的电话卡。带上照相机，摄下最难忘的镜头，永远成为你的美好回忆。

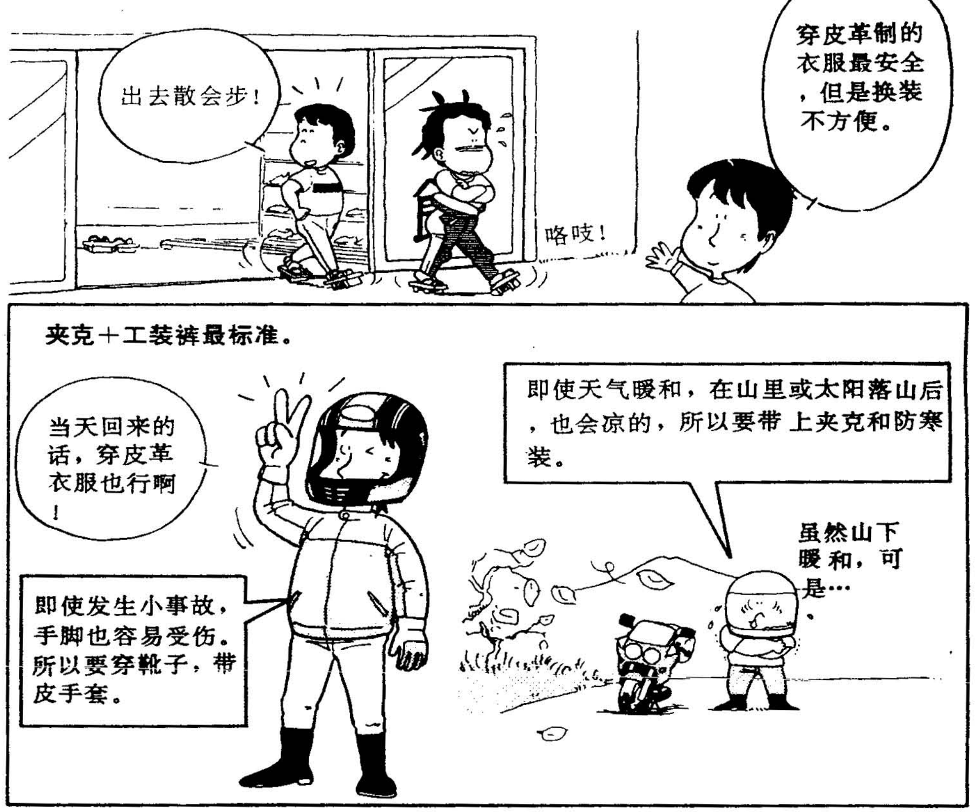
如果是长途旅行，还要准备几套换穿的衣服、洗漱用具和防寒装、旅游鞋。有了这些工具和物品，再远的路，再长的旅程，都会万无一失。

必备的旅行物品②

●尽量减少随身携带的物品

如果是野外旅行，帐篷、登山用品是少不了的。这样一来，行李就相当大了，如果是单独一个人，那就更要吃苦头了，只能把行李捆在后座上，猫着腰驾驶着负荷过重的摩托车。如果是有住宿地方，那就方便了。只需准备一个手提包就足够了。在你离开摩托车时，一个人，甚至用一只手就能把它取下来。但是捆在后座上的手提包必须使用防水性的。还可以准备一个腰包，把贵重品和随时用的物品装在里边。捆在摩托车上的行李一定要小，尤其在林区道路就更要注意这一点。另外，在捆装旅行用品和行李时，不能都捆在摩托车的一个位置上，必须考虑到重量平衡的问题。

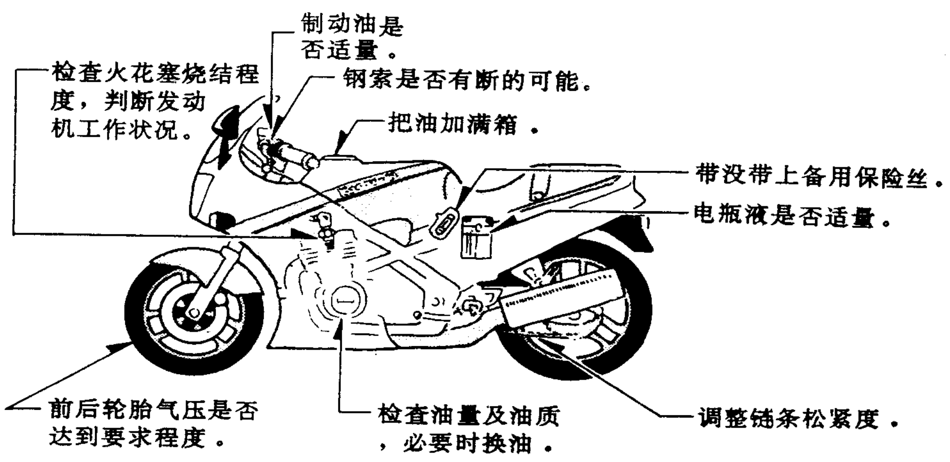
穿什么样的衣服

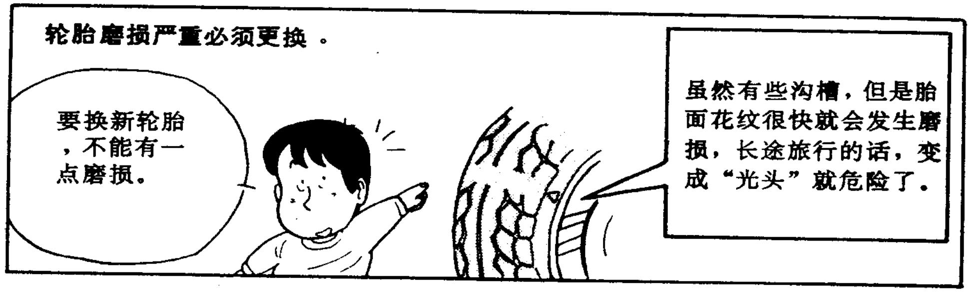


如今，骑摩托车穿皮装是最时髦的。从安全和保护性方面来说，的确是很好的。可是通气性差，夏天穿着很热。和轻便的运动装相比，就逊色多了。所以，外出旅行的着装，要考虑到季节，还要因人而异。如购置一套绵绒系列运动夹克衫和二装裤作为旅行装是最合适的，再加上一件凉爽的运动短裤和连身防寒装就完全够用了。即使是夏季，也要准备一件薄毛线上衣。日本是南北走向的群岛国家，受季风影响，南北温差大，尤其到山区旅行，这些御寒物品是必不可少的。

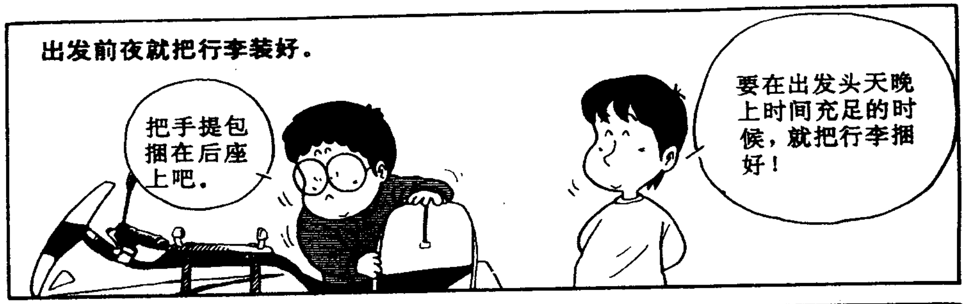
■旅行的前夜

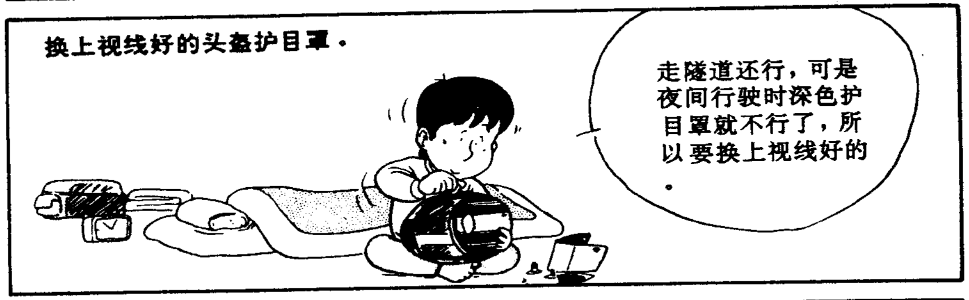
●认真检查车况





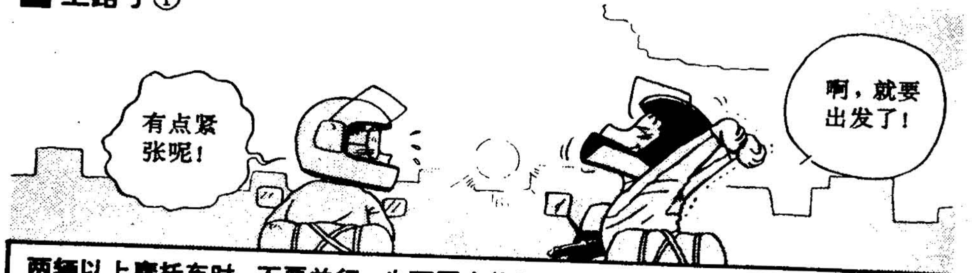
旅行出发的日期越来越近了，心情随之难以平静。特别是头一次出远门长途旅行，就更是这样了。这里面既有期待，也有不安，更担心半道或到达目的地后，摩托车发生故障。这种担心是不必要的，因为你从来就是爱车如命，懂得坚持日常维护保养的重要性。只要该做的都做了，摩托车会为你“出力”的！当然：“谋事在人，成事在天”，还要看你的运气啦！

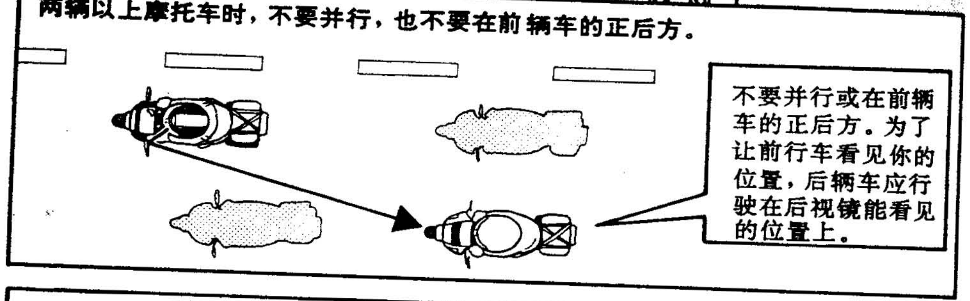


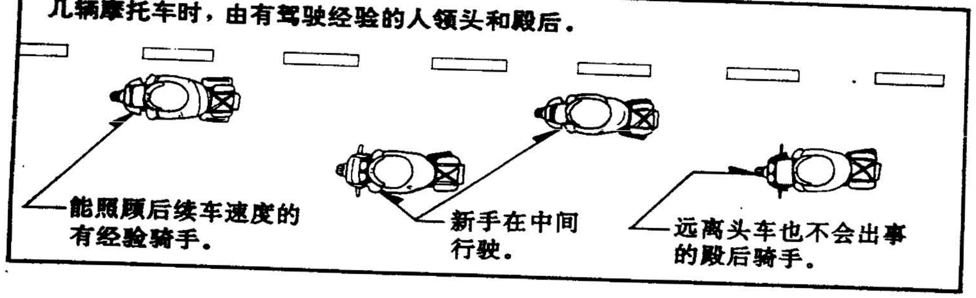


为了旅行一路风顺，出发前可以翻开你的维修保养手册，有重点地再进行一次检查。并按照“燃油车链发制离灯电螺”这十字口诀逐项检查。其中，燃是燃料，油是机油，车是车轮和轮胎状况，链是传动链条，发是发动机有无异音或漏油，制是制动器，离是离合器，灯是照明系统和保险丝类，电是电瓶，螺是螺母、螺栓、螺钉这些紧固部件是否有松动。“凡事都要留有余地”，出发前的检查是必要的。如果发现了大毛病，那就来不及了。最把握的办法，是在临出发前一个星期的时候，认真检修一次，然后再骑上几天，就会把握车况摸清，做到心中有数了。

■上路了①

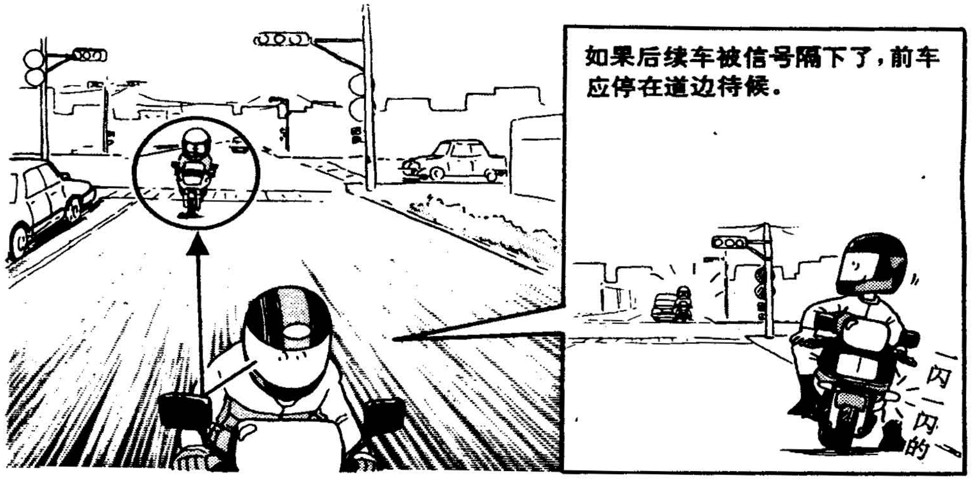


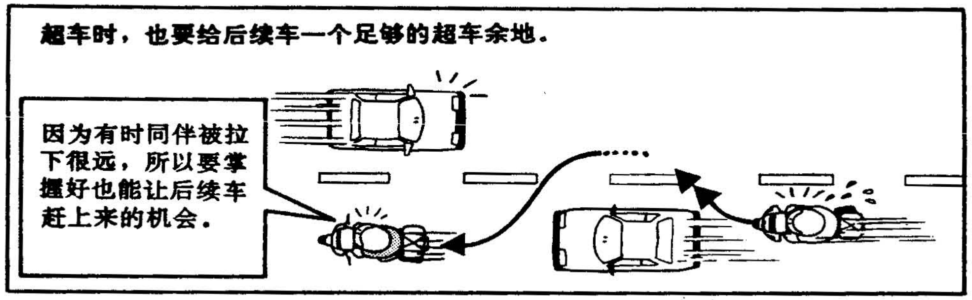




一个人外出旅行虽然孤单了一些，但却很自由，"明天出发！"，在什么地方过夜以及时间的安排，完全可以按照你自己的意愿来决定。搭伴而行，往往有不少想象不到的麻烦，甚至很累人。比如，B跟A搭伴去旅行，如果A的骑车技术很高，B再使劲也跟不上，只有拼命地赶，当然要吃苦头了。如果两辆车发动机的排量不一样，就不单单是"吃苦头"，只能是"白使劲儿了！"如果三个人，甚至更多的人一起去旅行，这些问题就更突出了。一句话，外出旅行，伴越多越难。当然，伴多也有伴多的优点，尤其对新手来说，会有一种"安全感"。比如你和一位有经验的高手一起旅行时，你跟在他的后面，只要掌握好速度跟着走就行了。什么时候休息、走哪条路线，他都会心中有数。一旦你的车发生了故障，还有他帮助你解决。这样的旅伴，真是求之不得的。

●通过信号时，看看后续车是否也顺利通过了。



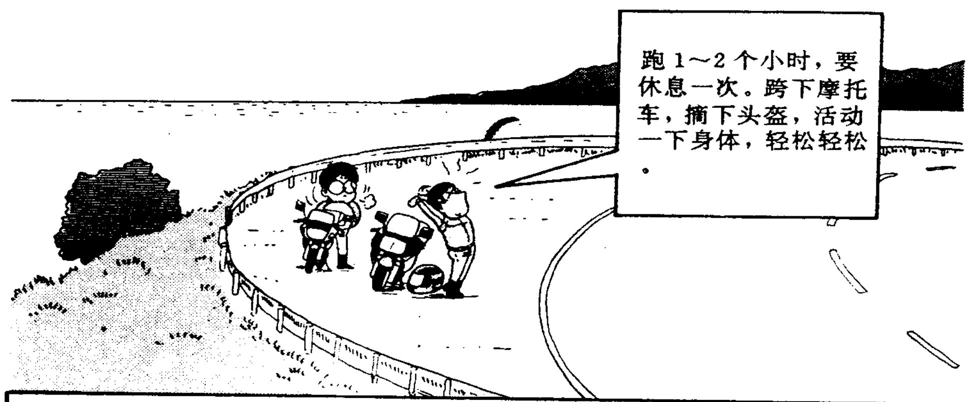


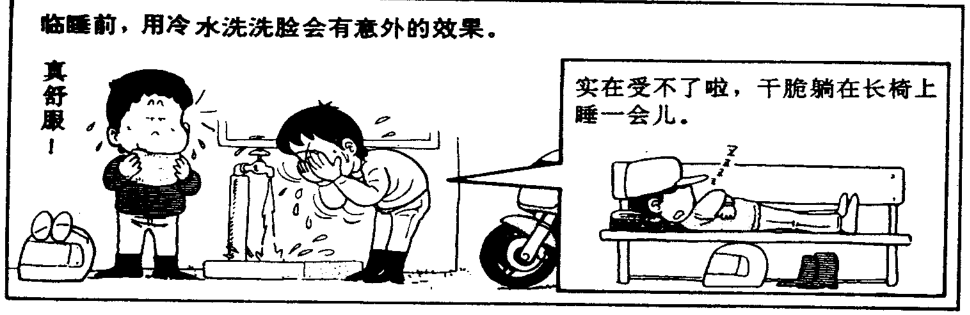
一个人第一次出远门旅行，难免有些紧张，也缺少几个人搭伴同行的热闹气氛。但是人多，也有人多的不利因素。比如，通过有信号的路口或中途超车时，就必须相互照应，不然就会走散，甚至迷了路。四五个人，拉成了一个小车队，噪音大，尘土风扬，也难免引起沿路行人和居民的反感，而且稍不小心，就会发生意想不到的事故。最好的办法是"化整为零"，二三个人一组，明确路线，明确休息和集合地点，这样的旅行是最方便，也是最有味道的。

当你离开了自己的家，外出旅行时，千万要记住家里以及住宿等地方的电话号吗，因为失去连络的旅行，是危险的！

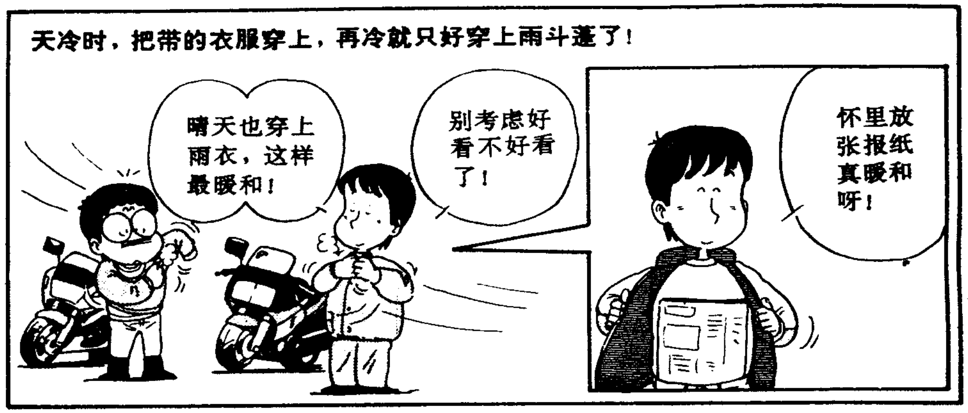
■ 上路了②

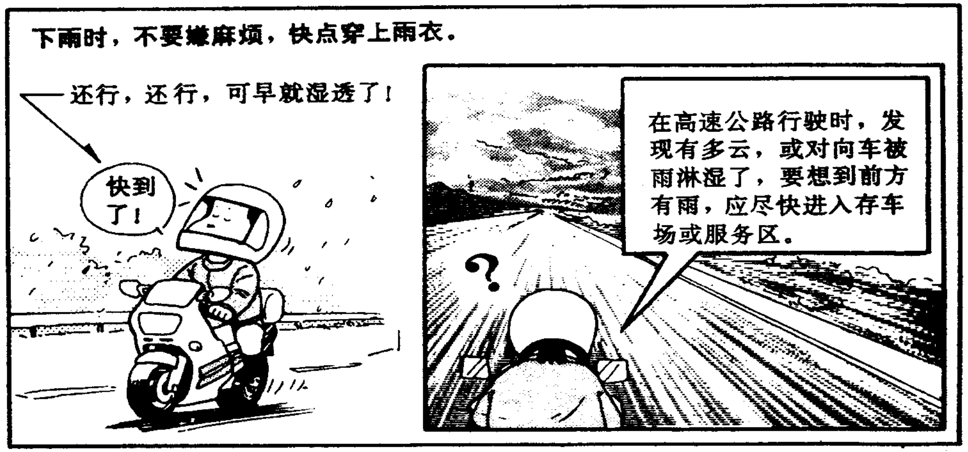
●1～2 个小时休息一次





骑摩托车要比开汽车累多了。风呼呼地直接吹着你的身体，无论穿什么衣服也难以遮挡。而外界的气温更会使你疲劳。开汽车，你可以舒服地靠坐在驾驶室的宽椅上，可是骑摩托车却只有臀部在支撑着全身的重量，如果用胳膊分担体重，反倒加速了肩和腕部的疲劳。唯有用两脚踩在踏板上，减轻臀部压力。不仅体重的支撑面小，驾驶姿势也不是我们平时习惯的姿态。越发加速了各个关节的紧张，增加了肌肉的负担，甚至影响了血液的正常流动。加之，长时间处于精神高度集中的状态，必然引起大脑紧张和疲劳。凡是骑摩托车旅行过的人都深有体验，这是一种完全不同于游泳等体育项目的疲劳。这种疲劳的继续发展，就会引起大脑迟钝，判断和反应能力下降，不及时休整，是很危险的。





休息的时机，因每个人的体力、行驶状态的不同而不一样。但是连续行驶最好不要超过二个小时。这里指的是行驶的时间，而不是行驶的距离。因为高速公路和一般公路，在同等时间里，行驶的距离是不一样的。总之，最多 2 小时就要休息一次。小休息十分钟，却能解决大问题。如果包括吃饭在内的 1 小时，可以间隔 4～5 个小时大休息一次。既然是愉快的旅行，遇到有特色的饭店，在品尝异乡风味中好好休息一下，也是求之不得的。但是，在高速公路上，你就必须计算好时间和距离，因为那里既没有路边餐馆，也不能随意停放车辆。

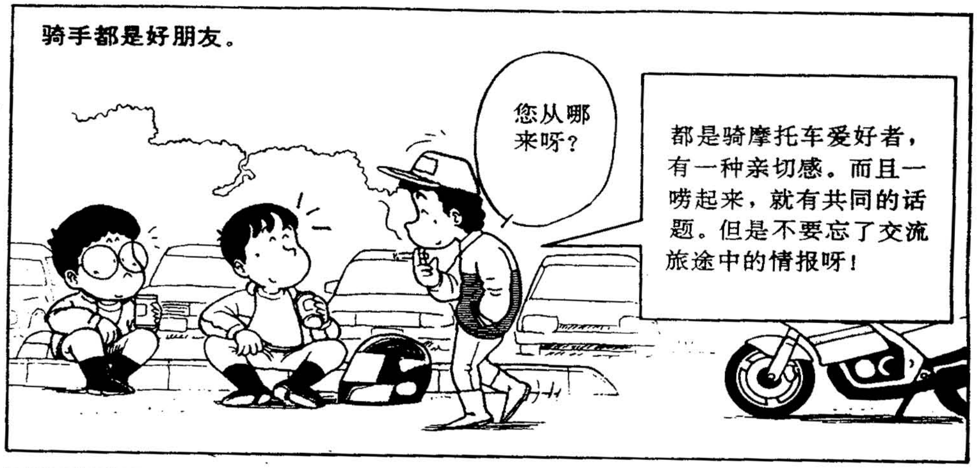
休息的时候，不要一下子就躺或坐在地上，而应该采取积极的休息方式。比如伸伸腰，打个大呵欠，在附近散散步，看看远方的景色，喝饮料，和过路人唠唠嗑，查查地图，这样，身体就会得到放松，头脑也清醒多了。

■ 上路了③

●骑手相互要打手势致意

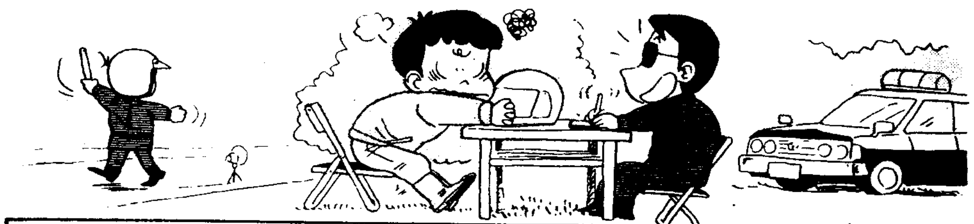
行驶途中，会车时汽车司机也不一定非得相互打招呼。因为司机各自生活在彼此毫无关系的世界里，不同的工作，不同的家庭，不同的年龄，不同的牌照号码，而且以不同的目的行驶在公路上。车种也千差万别，有小轿车、有大卡车、有大客车、有轻型客货两用车，还有运动车，各式各样。这样的情况下，如果在路上错车时都打招呼，那么在新宿车站，早上通勤的人们，就是转圈打招呼也打不完啊！你本意是在向别人问候致意。说不上人们会说你是精神病患者呢！

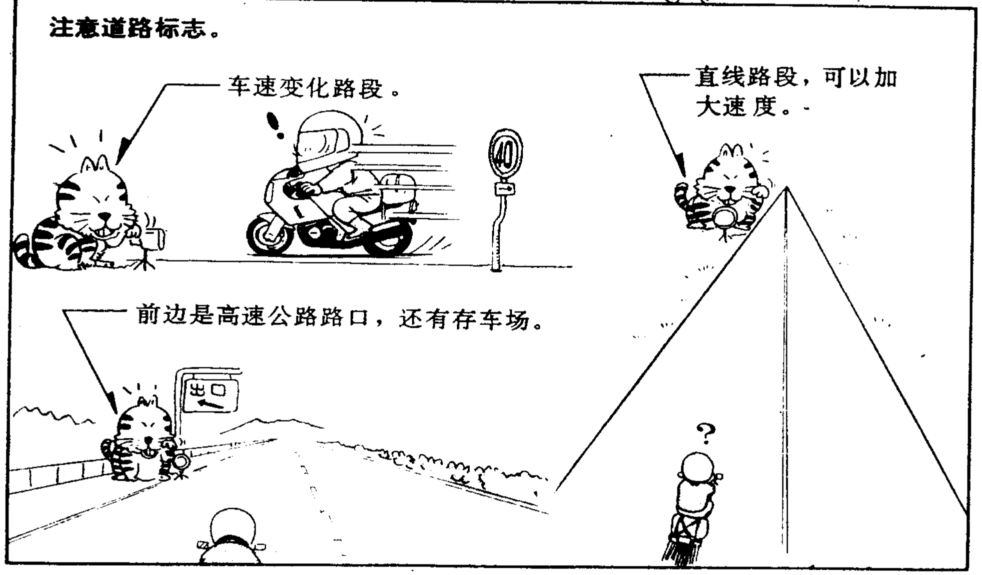
但是，在登山者之间，路遇时，下边的人就会主动停步让路，并向对方问一声“你好！”。这是一种习惯，是一种不自觉的友好行动。在林区，路遇一个旅行者时，你会倍感亲切，“都是热爱大自然的人！”而和他结伴同行。这也是人类所共有的一种感情的自然流露。



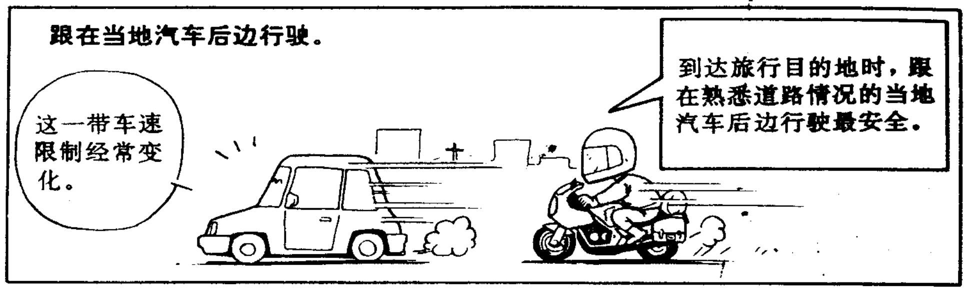
驾驶摩托车旅行，有许多地方，和登山者的心境是相近的。只是这十年以来，汽车数量剧增，日本就要变成“汽车社会”国家。可是徒步旅行却不会就此消失。当你驱车向着旅行目的地疾驶时，路上会遇到许多你的伙伴。这时，你就要主动地抬起一只手，向对方打出“和平”、“友好”的手势。与此同时，你也会得到同等的回敬。这种擦肩而过的瞬间友好交流，不仅是一种礼貌行为，也可以使你轻松一下，甚至多少消除一些长途旅行的寂寞。在不能撒开车把打手势时，也应点头示意，作为同行的敬意。这种看似简单的瞬间交流却包含着对同行的祝福，也包含着骑手们对共同兴趣的相互鼓舞。因为骑手都是好朋友！

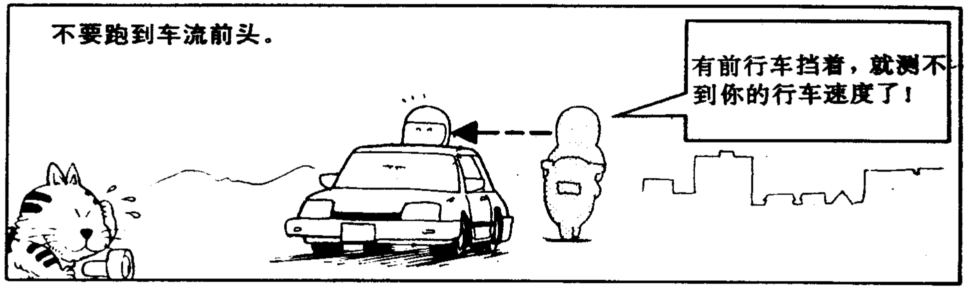
■注意遵守交通规则

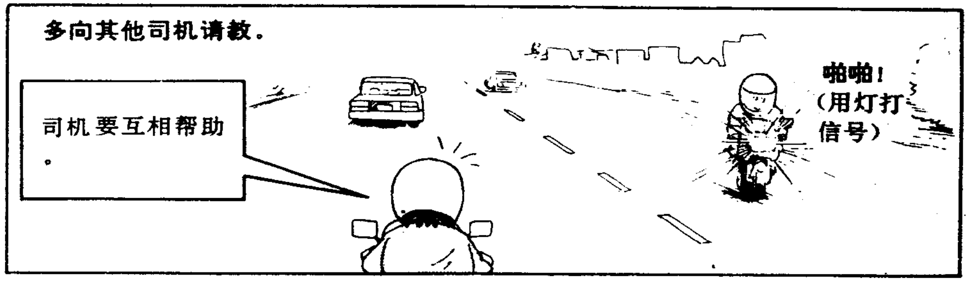




外出旅行最令人扫兴的，莫过于发生意外事故。每当此时，就要吃“红票”或“兰票”，警察会很有礼貌地把罚款收据递给你，并向你说声“麻烦了！”。其实，超速行驶逃避罚款的办法很简单，那就是：永远不超速行驶！说起容易，实际上是很难做到的。在日本，到处能看到20km/h或30km/h的限速标志牌，只有在高速公路的直线段才允许摩托车跑到80km/h。虽然难说清它的道理，但是法律就是法律！违犯交通法规不同于杀人、盗窃，所以人们在心里上总有一种“想办法避开警察，不被抓住”的侥幸心理。如果说办法，那就是要经常利用你车上的后视镜观察后边有没有巡逻车或白色摩托车追上来。尤其要留心设在路边的测速雷达或称之为电子管式的“捕鼠器”，还有摩托车专用的雷达感应器。只要按它的指令行车，就会平安无事。

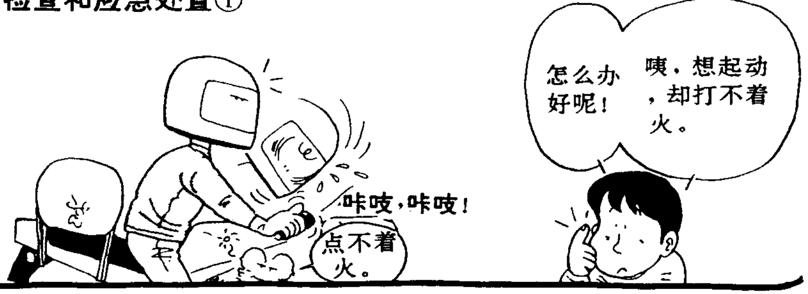


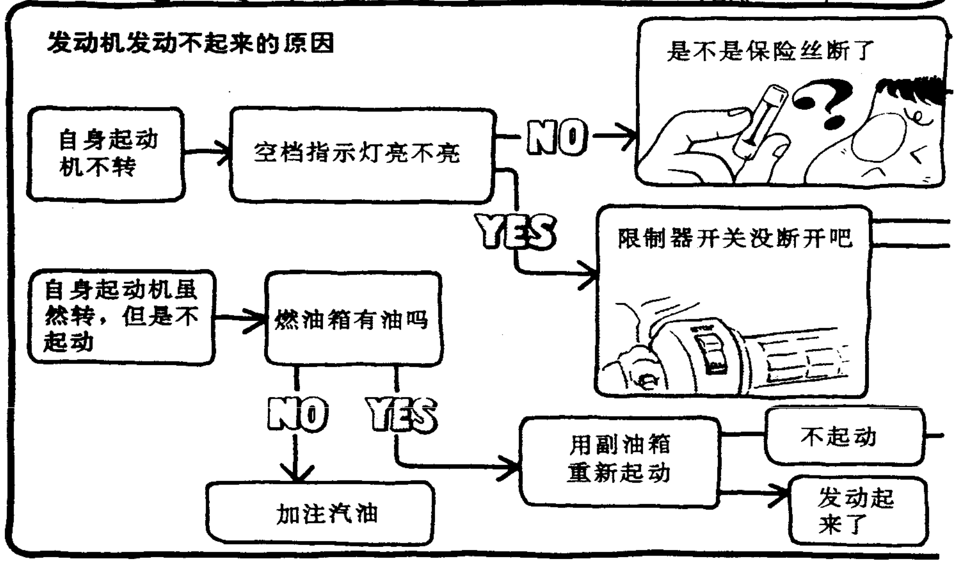


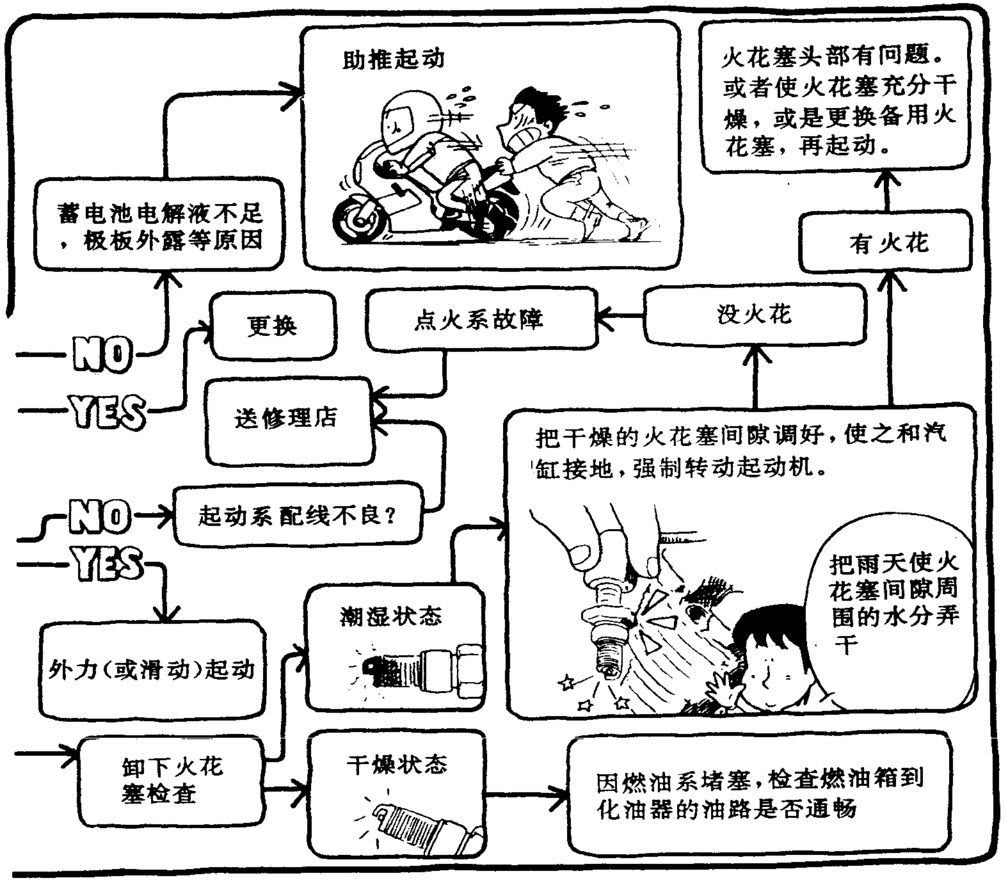


随着技术的发展，最近又研制出了，一种能同时测定与辆车的新式测速雷达。即使你跟在车流后边，也难以幸免——除非你没有超速行驶。现代摩托车最大设计时速一般都在100km/h以上。骑手们往往难以按限制车速行驶，被“捕鼠器”抓住是常有的事。为此，骑手们都感到困惑。此时，你不妨试试这样的方法：当限制车速为60km/h时，你把实际行驶速度控制在70km/h左右的范围。法律也是这样，也有个上下“浮动”的范围。不管速度限制，也不管交通规则，这真成了日本人特有的“岛国意识”。尽管法规层出不穷，可总是被人们忽视、冷落。其实，既然是法治国家，每个人都要有一种自己治理自己的“精神状态”。不论是谁在法律面前，是绝对平等的。只有这样，才会杜绝事故，起码可以大幅度地减少事故发生率。

故障的检查和应急处置①







防止发生故障的第一个措施，就是把故障消灭在萌芽之中。不用说再高明的维修技师，就是作为新手的你，即使带上全套修理工具，再带上一本“摩托车维修手册”，也常常是面对瘫痪的摩托车而无可奈何。能找到产生故障的原因，就完成了修理的一半。能迅速、准确判断出故障的原因，就是一流的技师。

为了防止途中发生故障，就必须在出发前进行一次认真的检修。而且在旅途中，每天早晨上路之前，按照前述的“十字口诀”进行检查。发现异常，立刻送到修理店进行检修。在途中，发现异常声音或运转异常时，也必须当机立断，送到附近修理店。这就是把故障消灭在萌芽之中的最好办法。

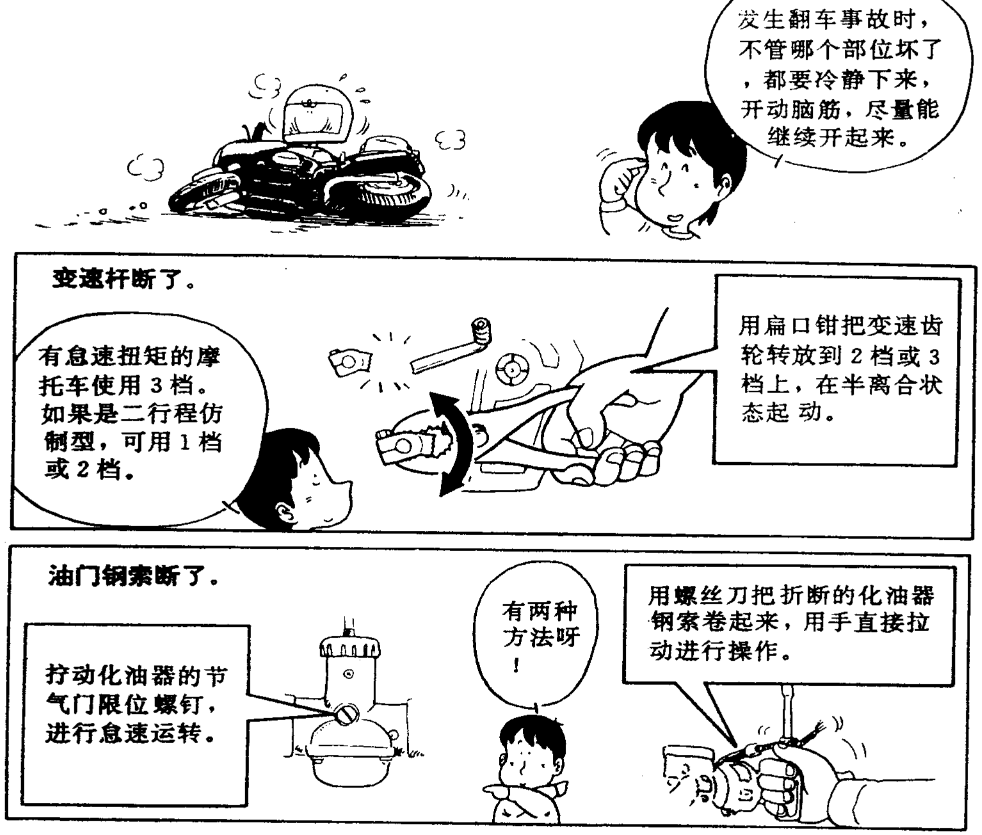
如果你一直坚持着日常维护保养，你就会熟悉摩托车的构造，并逐渐积累了一些排除机械故障的经验。这种经验和知识，就是维修技术。万一发生故障，就会用得上。很难想象，连一根插销都卸不下来的骑手，还能做些什么呢！

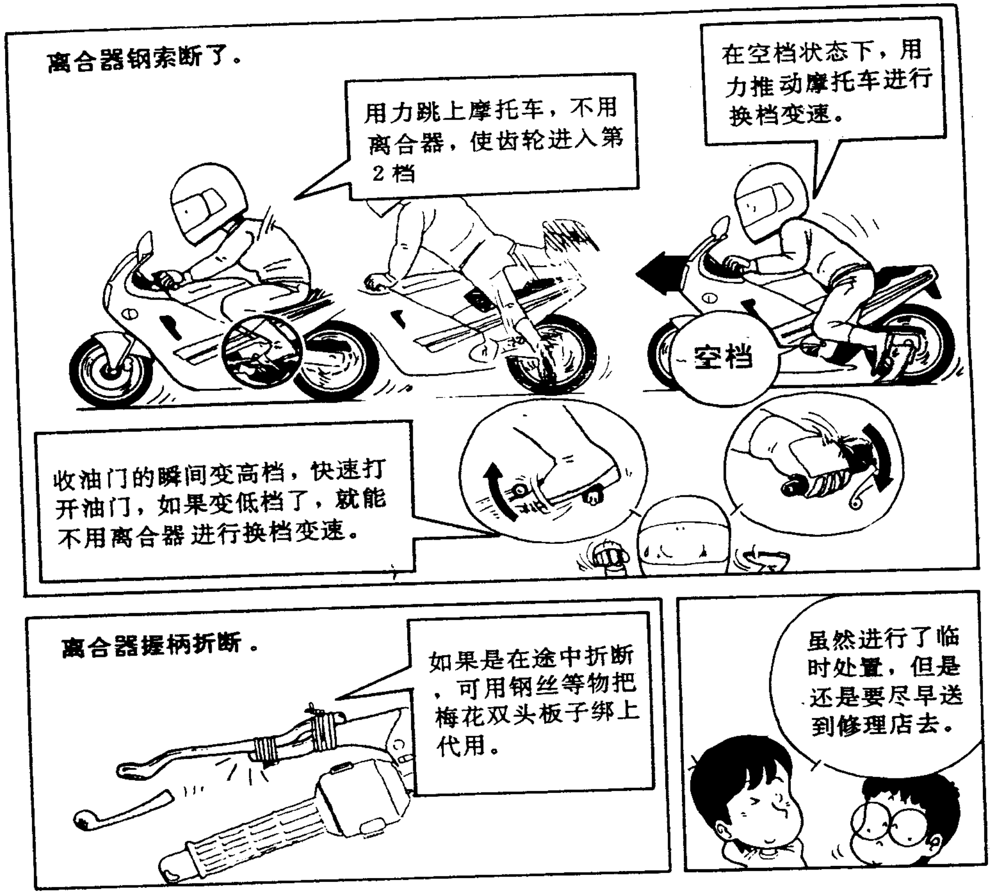
在一般情况下，只要平时能认真维护保养，现在生产的摩托车是不会轻易出毛病的。比如在故障发生率甚高的点火系，如今已使用了热值范围宽且耐久性高的火花塞，而且采用了全晶体管化，或电容器放电点火方式。如果前天还很正常的发动机，在出发时却一反常态发动不起来，多半是火花塞之类异常，决不会有更复杂的其他原因。只要参考一下上面图示的“故障原因速查表”就会很容易找到故障原因。

当然，不论现代摩托车的性能多高，如果油路堵塞也照样寸步难行！如果连续用力起动起动机，火花塞也不潮湿，而且消声器也没有闻到汽油味，肯定是燃料供给发出了毛病。如果把化油器上的燃油软管卸下，把燃油旋塞打到“ON”(负压型放在“PRI”位置)，油还是上不来，就必须把燃油箱的旋塞拧下进行检查了。如果出油了，就说明旋塞(阀)或其他部位上的油路发生了堵塞。经检查，都没有堵塞，那就是旋塞滤网发生了堵塞。

除了发动机，容易发生故障的就是轮胎了。这类故障只要有检修工具箱在手，就会“手到病除”。

■故障的检查及应急处置②





在旅行当中，故障发生频率最高的不仅是发动机，翻车事故造成的机械部件损坏，也是常有的事。即使没有发生翻车事故，轮胎爆胎或扎破，也是难免的。一旦出现翻车事故，首先检查的是你自己的身体，其次才是你心爱的摩托车！首先不要惊慌，必须尽快恢复常态，把车推到安全地带。冷静地查看车体各部损坏程度。急急忙忙地把车扶起来，打火起动，才发现"制运握柄没了！"虽说在慌乱之中难免，但还是尽量不要出现这种情况。

制动器及其制动效果，是重要的检查部位。其次是油门转把是否灵活、前叉有无弯曲变形、车轮是否松动……，这些都是致命的部位，必须仔细检查。如果出了问题，要考虑"自己能不能修？"修完了有没有危险？"如果没有把握，决不可勉强上路。应该请其他司机或同行帮忙，把车送到附近修理店修理，或者利用路边应急电话请求支援。

为了应付旅途事故，在出发前，最好带上标有沿途修理店地点、电话号码的"旅行指南"，或是到熟悉的修理店复制一份带着上路。一些简单的故障可以按照上面的图示进行临时处理。但是损坏部位的损坏程度，是不完全一样的，这就要看你的经验和技术了。有时"脑筋一动"，说不上会有更奇妙的解决办法呢。如果平时不能有意识地在日常维护保养中积累经验，"用时方恨少"，也只有怪你自己了。

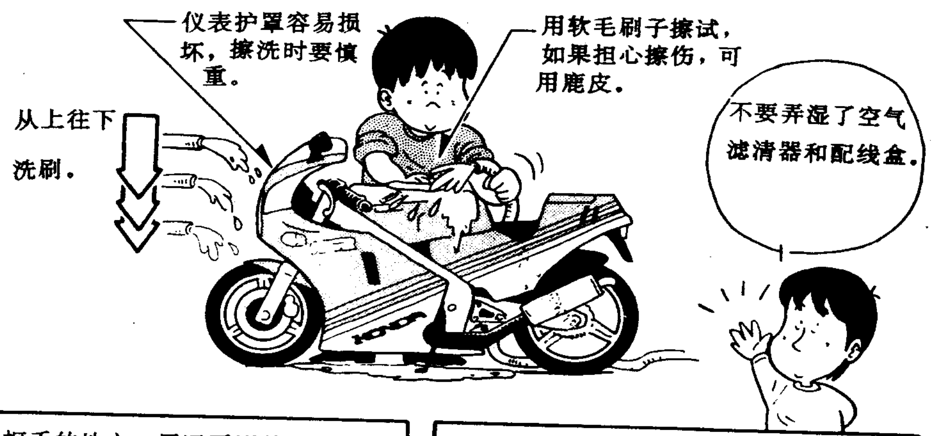
翻车时，如果燃油箱、曲油箱或散热器出现了裂纹，这可是麻烦事。所以才请你在出发前带上环氧树脂类的速干胶。先把车体倾斜，擦干净发生裂纹部位，用棉纱（没有的话，只得用衬衣了！），把速干胶涂在裂纹处，就万事大吉了。如果你遇到别人也发生了这种故障，正在不知所措的时候，就应马上停车，把速干胶给他，这才是真正的摩托车骑手！

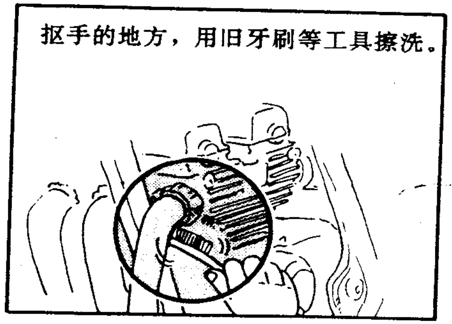
第七章　摩托车的维修保养

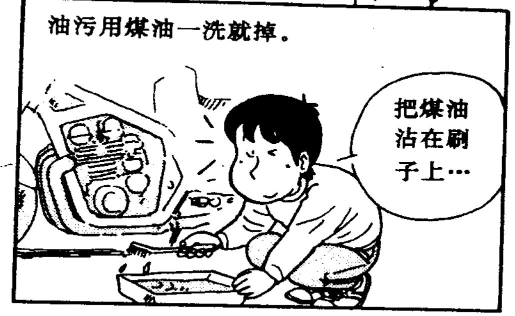
你心爱的摩托车，就是你的情人。如果你是位男性，那么摩托车就是位小姐；如果你是位女性，摩托车就是小伙子。情人是要讲奉献的，而这种奉献，必须是相互的。对待你的情人——摩托车，也应该是这样。如果，你骑车回到家以后，就把摩托车丢在屋檐下不理不问，你就必然遭到严厉的报复，拿起维修工具，爱护你的摩托车吧！

先从洗车做起

●保持外观清洁是最基本的保养

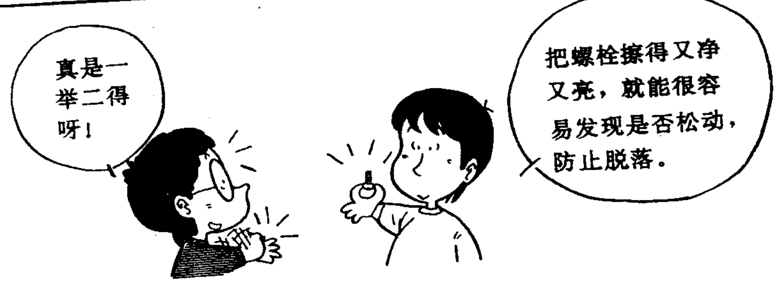






即使对构造或结构学一窍不通，也能把摩托车开走，而且现在的摩托车又特别耐用。过去通称为“触点”的点火用接触断电器间隙、接点表面以及点火正时等，如果不经常保养检修，就不能顺利地起动，或是中途熄火，给你带来很多麻烦的这个触点机构，如今也不再使用了。所以，根本就不需验验，更无所谓维修保养了。而且点火系所用材质和工作精度特高，只要加足了汽油和机油，就能把摩托车开起来。然而，准确地说，上述这些只是“工作”的程度。而最大限度发挥它们机能的，则是“操纵”的行为。而这种行为的水平高低，每个人是不一样的。

那么，“最大限度发挥”是什么意思呢？请你不要误解，决不只限于“开得快”。例如，在“一旦有事的时候，”其中一个含意就是能够保证安全停车的制动性能。而唯有“顺畅地行驶”，才算是“发挥了性能”。这些固然很重要，但是你如果驾驶一台不经常维护或保养不认真的摩托车，不但麻烦百出，而且你的操作技巧永远也得不到提高。



其实驾驶摩托车，就是一项使用器具的体育运动。因此，即使你的体质再捧，也无济于事，你还必须熟悉作为你的搭当和比赛器具——摩托车的构造，并精心地爱护它、保养它，提高它的“体质”，才能取得好的成绩。要想做到这一点，就要经常接触你心爱的摩托车，尽量地了解它，进行及时和必要的检修保养。这是一个摩托车骑手所应具备的品德和自觉执行的义务。

但是，这种检修和保养，并不是要达到分解发动机的程度。尤其对一个摩托车新手来说，由于技术上的原因，更不能随意拆卸，以免发生意想不到的损坏或检修事故。重要的和首先应该做到的，就是爱护、保养你心爱的摩托车！在这种经常而亲密的接触中，就会自然而然地熟悉了它的结构，了解了它的“脾气”，对一些个别的异常现象，也能及时发现。但是请你记住：清扫，是维护保养的基本事项，也是一个总的原则。

螺钉、螺栓、螺母的拆卸方法

爱护你的摩托车，就要将摩托车擦洗得干干净净。此外，还必须学会螺钉、螺栓、螺母这类紧固部件的拆装方法。机械是由各种组合部件所构成的。“拧螺钉、螺帽，有什么难的。”你也许会这样想。可是，没有这种最基本的技巧，维修保养就无从谈起，你也就难以成为一名出色的摩托车维修工。

工具是维修的必备用品。“手巧不如像什妙”，所以，除了随车工具外，还要有一套得心应手的检修工具才行。可别看不起一个小小的螺丝钉，说不上就因为拧坏了它，而损坏了你心爱的摩托车呢！

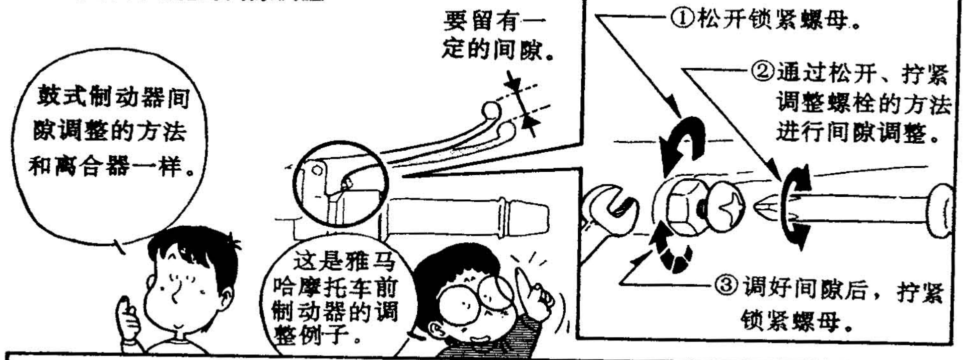
贯通型螺丝刀比较适用，有大、中、小三种型号，既可以当十字花螺丝刀用，又能拧一字形螺钉头的螺丝。此外，板手也是必备的检修工具。摩托车常用的板子是 7～8，10～12、12～14、14～17、17～19mm 规格的。除了板手外，还要准备二个梅花双头板手。常用的规格是 10～12、14～17mm。还要准备一个拧放油旋塞的专用板手。如果你经济没问题，能买一个套筒板手就更方便了。

在维修保养时，要经常拆卸螺钉之类的小部件，所以还应该准备一个装这些部件的小盘子。如果螺钉沾上泥土，就麻烦了。当然，不一定非得花钱买个新盘子，可以随便找一个空的金属罐就行了。放油、装清洗油的器皿也可以这样解决。工具箱也可因陋就简，不要追求形式，只要方便实用就行。

关键的是要掌握螺钉、螺母、螺栓的拧法。首先必须使用尺寸规格合适的工具；其次，是把握好拧螺钉等部件时的用劲儿程度。与其说是用劲儿拧，莫如说是一种恰到好处的“感觉”。如在拧螺钉时，关键是必须使螺丝刀垂直且对准螺钉头，而且要用劲儿压住地拧。使用板子或梅花板手时，要用一只手把住装配部件，另一只手握紧扳手来拧螺栓或螺母。拆下来的螺钉等部件，要用棉纱和清洗油把螺纹上的泥土擦干净。否则就会损坏螺扣，或是拧不紧，即使拧紧了，也会很快松动。你还应该想法买一本摩托车维修指南》，不仅有利于你的学习，而且在进行维修保养时，用起来也非常方便。

操纵系的调整

●前制动器的间隙调整

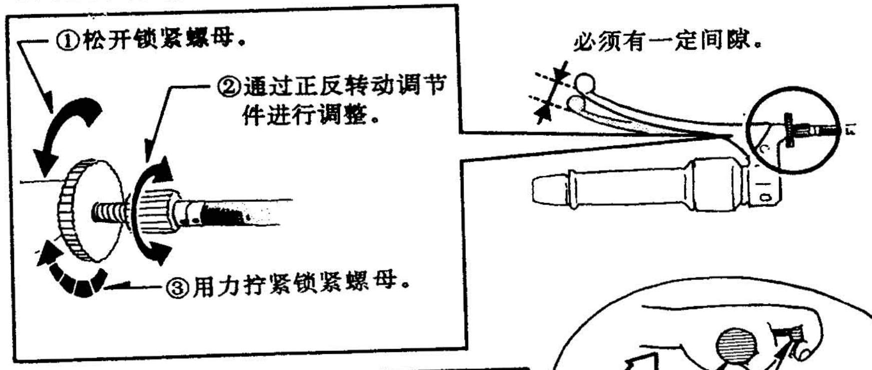


后制动器的高度调整。

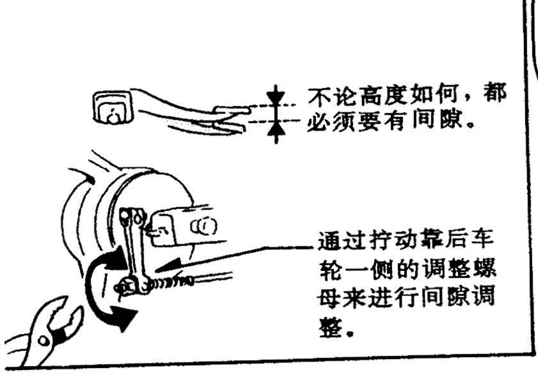
操纵系是你驾驶摩托车时最能直接感受得到的部位。而影响这种“感觉”的，就是操纵系的调整。

首先是制动器和离合器握把安装角度的调整。由于每个人的身体条件和操作习惯都是不一样的，所以，最好是自己动手，调到你感到最合适的程度。先松开捏把支座和捏把的锁紧螺栓，把捏把上下角度按你的操作习惯调好，然后拧紧锁紧螺栓。在拧螺栓时应该一扣一扣地拧紧，而不要一下子就拧到头。以免损坏握把主体支座。然后调整捏把的“开度”。要根据你手掌的大小，把握把的“开度”调到离合器“开始分离”和制动器“开始有制动效果”时的最佳程度。调整时，需要注意的是，要使钢索和支座成直角状态，否则捏把就会过紧。当然，在调整捏把“开度”时，不能只考虑达到“开始分离”或“开始有制动效果”的程度就行了。还必须在握把捏到“完全分离”或“最大制动”时，不能夹住手指头。这就是要有一个合适的最佳间隙。

●离合器的间隙调整



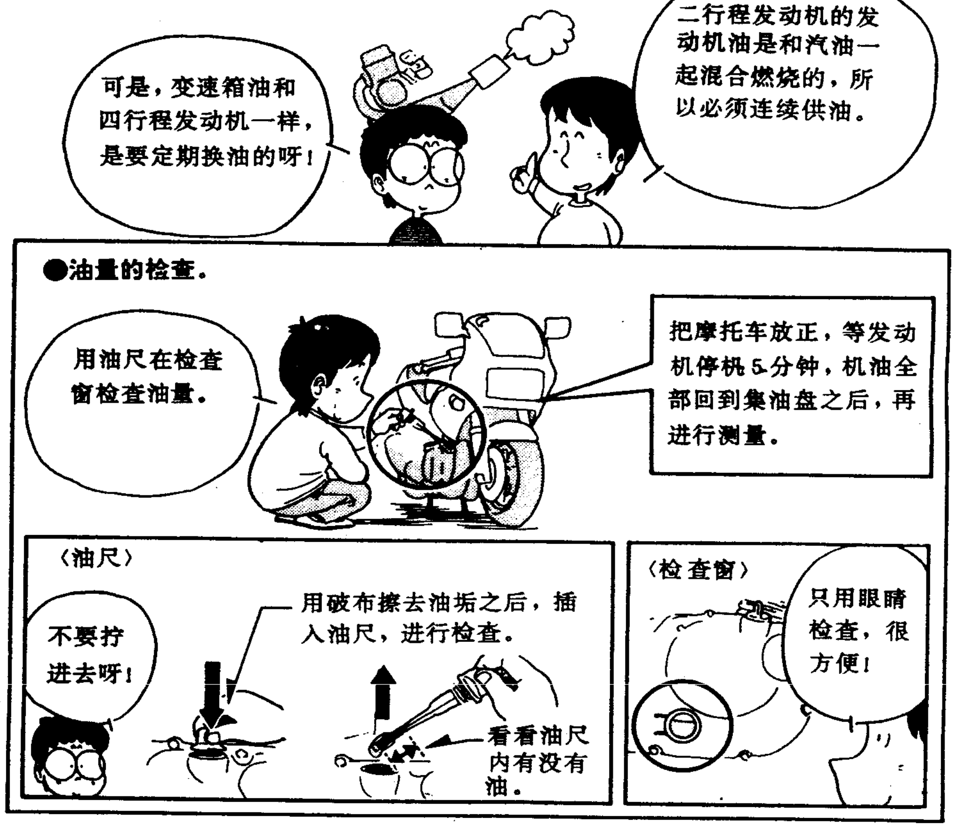
后制动器的间隙调整。



如果制动器和离合器是液压式的，间隙的调整就比较难了。不用说它的工作原理，就是“开始有效”的位置也是不能随意改变的。上面的图例，是日本雅马哈摩托车鼓式制度器的间隙调整方法。但是有的本田摩托车，制动握把的间隙却是可调的。总之，不论哪个厂家，也不论什么类型的制动器或离合器，只要是间隙可调型的，都可按上述方法进行调整。

制动踏板如果是液压式的，应该在主油缸内部的活塞杆、钢丝以及活塞杆工作状态下用调整器进行调整，并用踏板止动器调整开放，即制动力消除时的踏板位置及其间隙。但是总的原则是，必须便于操纵。同样，如果变速踏板是联杆式，也可用调整器进行调整。如果是直接变速方式，则通过插入花键的位置来调节。此外，还要根据自己的操作习惯，调整好油门钢索的间隙。有时，还要对油门转把进行分解清洗的保养工作。这时，可涂些润滑油，来提高握把的操作性。另外，在进行上述各部间隙调整时，不一定受“维修指南”给出尺寸的限制，而应根据实际需要，调整到你感到合适的必要程度。

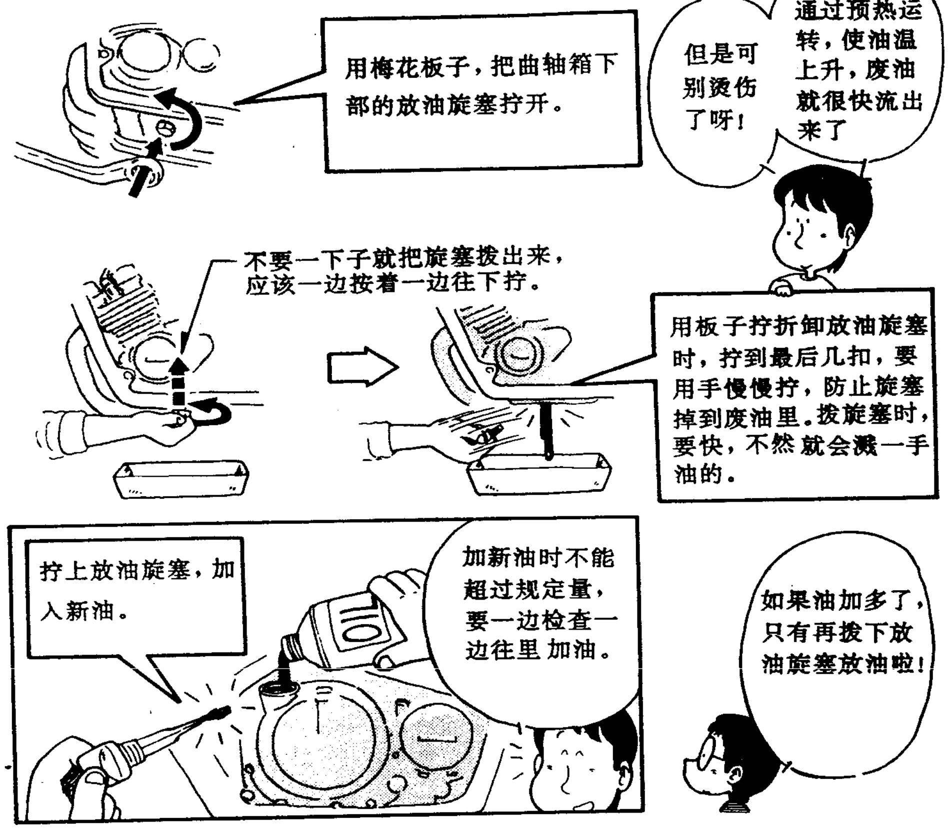
■发动机油



二冲程发动机摩托车，润滑油不作为循环使用，当然减少的很快。所以，要经常检查油量，如果不足，就要及时补充，否则，就会损坏发动机。而四行程发动机摩托车则用于循环，所以减少的很少。只要你不是让车停着不用，油量必然是要减少的。因此，就必须经常检查油量。油量不够不行，但是机油过多，也消耗马力。所以在补充油时，不能加的过多。另外，如果长时行驶，四冲程发动机摩托车的发动机油，润滑性能就会下降。这是因为，除了用于润滑之外，还起到吸收发动机内部污垢，用以保持发动机机体清洁的作用。所以必须根据规定行驶距离进行换油，这个规定行驶距离按车型不同而异，而且还要考虑油质的因素。但是就一般情况而言，行驶 5000km 就应进行一次换油。即使不从行驶距离方向考虑，由于反复加热和冷却，油质也会劣化，所以，至少半年要换一次发动机油。

换油时，必须按上述要领和图示要求进行。使用工具时，也必须格外小心，防止损坏放油旋塞。一般情况下，不要使用死板子或活板子，应该使用梅花板子，或套筒板子。

●换油

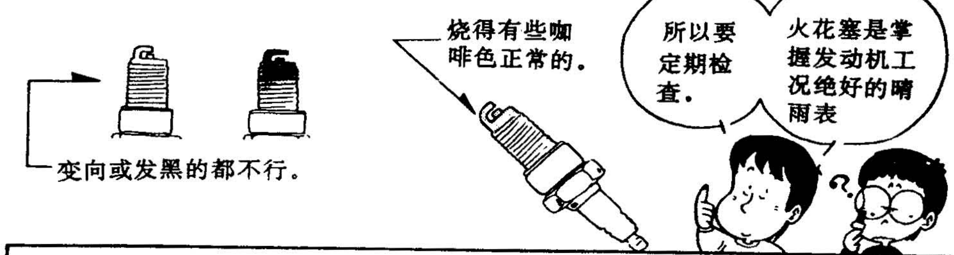


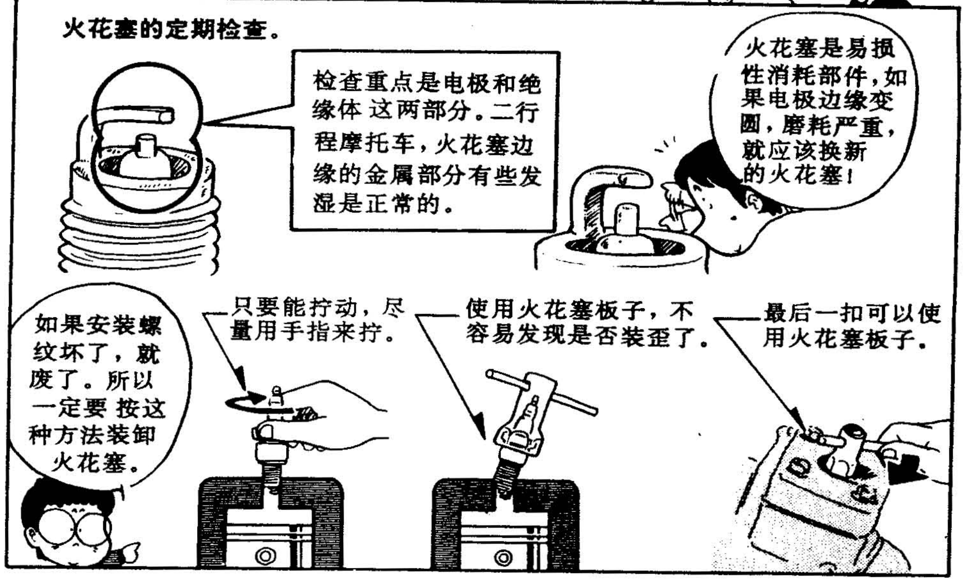
二行程发动机摩托车，由于发动机油都使用了，所以就无所谓换油了。可是，变速箱油还是要换的，只是换油周期可以长一些。按“维修指南”要求，最长不能超过 10 000km 就应该换一次新油。不然就会影响离合器的离合效果。当然，油量还是要经常检查的，使之处于规定油量范围之内。

在用油的选用上，虽然不必过于苛求，非得使用最高级的。但是，还是要注意油的类型和质量。例如，赛车用油，就不一定选用耐久性高的油类。另外，二行程摩托车的变速箱，不要使用汽车用的传动齿轮油，不然就会使离合器失效。如果没有纯正的变速箱专用油，也可以使用一般的四行程发动机油。

换下来的废油怎样处理呢？既不能倒入下水道，也不能用土埋，应该送到有废油处理设施的加油站，或送到指定商店，以旧换新。

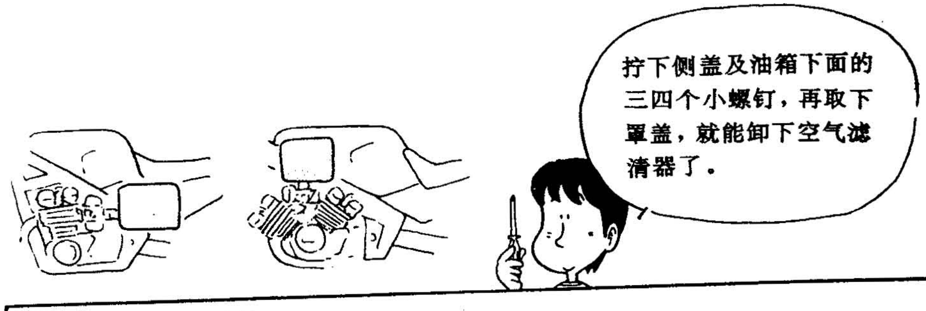
■火花塞/空气滤清器

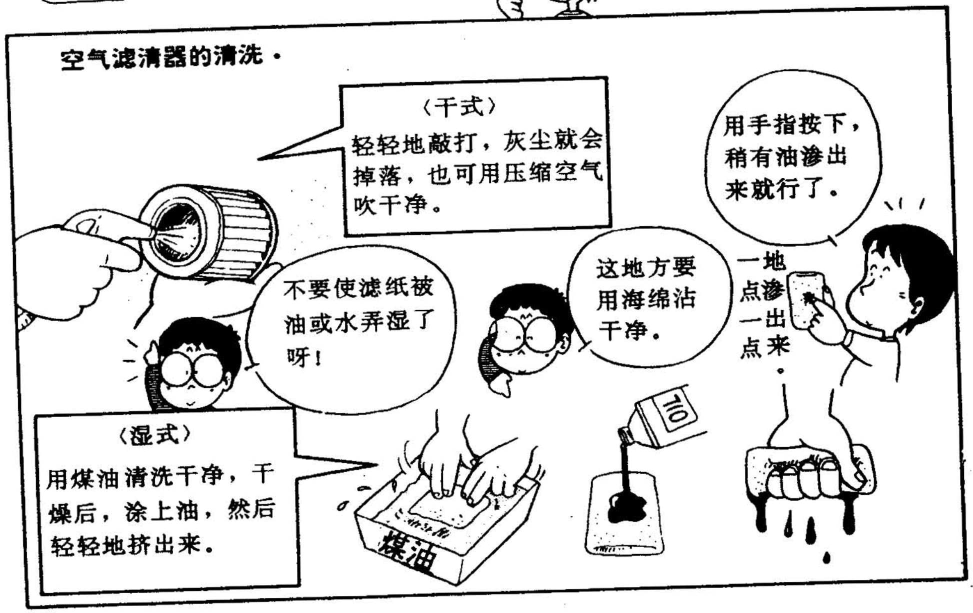




谁也不能直接看到混合气在发动机里的燃烧状态。但可以根据火花塞的工作情况来了解混合气的燃烧状况，以便掌握发动机的工作情况。一般1～2个月检查一次就足够了。火花塞的装卸要领，和上节讲的换油方法基本是一样的，重要的是认真和耐心。但是，卸下火花塞，检查它的颜色，却是一件技术活儿，需要相当丰富的经验。经常所人说："烧成浅咖啡色是正常的！"可是，近来更多的人却认为：瓷质绝缘体没有任何颜色才是正常的。就二行程发动机摩托车来说，边缘金属部件有些潮湿是正常的，由于，使用油和机器种类不同，绝缘体部分的颜色也就不一样。因此，除了向前辈请教外，更重要的，是通过日常的检查，从中摸索并掌握什么样的颜色，火花塞才是正常的！

如果火花塞已经发黑，或是在绝缘体或电极上有异物附在上边，烧成了苍白色，这都属于不正常的颜色。这对于一个摩托车新手来说，的确是个一时还难懂的问题。也许那些摩托车高手，才有这方面的经验。但是，对你来说，虽然是"知其然，不知其所以然"，但是，能做到及时发现异常就行了。

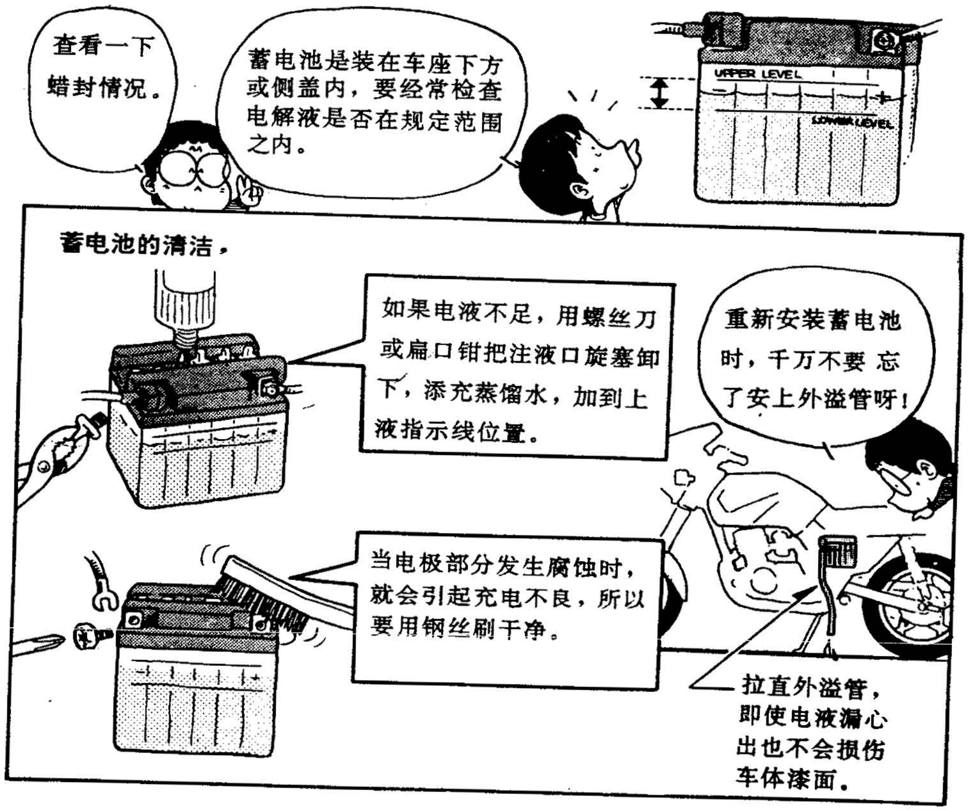




火花塞被熏黑，原因也并不复杂，是可以检查出来的。如果是由于燃烧不好，积炭引起的，可以用毛刷把积炭刷干净。但决不能使用太硬的钢刷，以免损伤瓷质绝缘体。最好使用专业商店或加油站卖的火花塞清洁器。火花塞电极间隙大，会影响使用寿命，如果中央极已经变圆，磨耗严重就该更换新的火花塞。如果电极间隙堵塞，或过小，火花就会减弱。总之，你要明白，火花塞是个娇贵的易损性消耗部件。

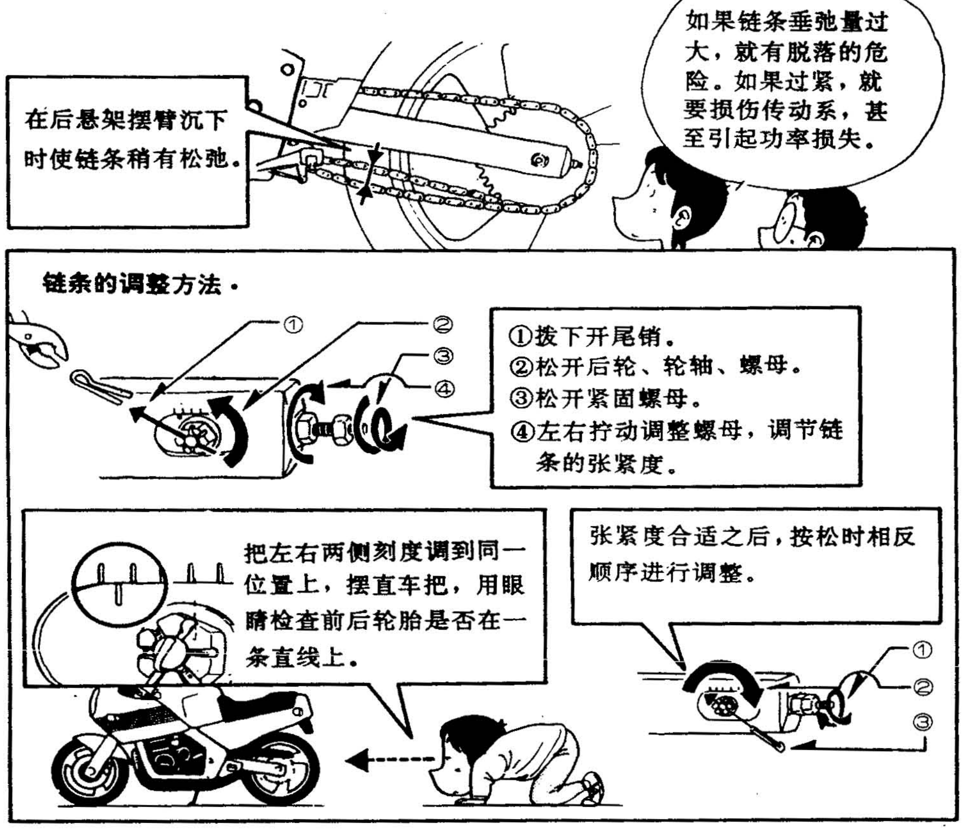
空气滤消器也必须经常保持干净，如果发生堵塞，就不能充分吸入空气，在过浓的混合气燃烧状态下，火花塞就发生积炭现象。清洗空气滤过器时，要按上图的要领进行。如果清洗后，火花塞又被熏黑了，那就请教一下有经验的摩托车前辈吧。要认真检查一下化油器、消声器以及发动机主机、点火系附近的电气设备。因为任何一部分的异常，都会从火花塞表现出来。当然，并不是要求你把这些问题都解决了，但是，发现异常，却是你的责任。

■ 蓄电池



摩托车使用的蓄电池，多半是装入稀硫酸的湿式蓄电池。虽然有一部分是“免修品”，但是普通型蓄电池还是要经常检查电液量是否充足。如果电解液不足，电极板外露时，不仅起动起动机困难，而且会极大缩短蓄电池的使用寿命。补充液当然是水，因为硫酸是不会蒸发的。虽然是水，但是决不能使用溶有各种杂质的自来水，否则这些异物就会附着在电极板上，而影响蓄电池的使用寿命。所以要使用专业商店卖的专用蒸馏水。在检修蓄电池时，要特别小心，绝对不能让里边的稀硫酸滴落在车体漆面上，更不能滴在衣服和皮肤上。充电时不能过急过快，否则会严重缩短使用寿命。一般充电时间应保持在 8 个小时以上。蓄电池也是易损性消耗部件，当反复充电几次仍然有漏电等异常现象时，如果充电系没有异常，就只有更换蓄电池了。如果蓄电池电压没问题，起动机电机却不起动，多半是因为蓄电池接线柱接触不良所引起的。当大电流流过时，就会发生腐蚀。所以要把接线柱和导线接线端的腐蚀锈擦试干净，使之接触良好，然后涂上黄油加以保护。

■ 链条



传动链条的松紧程度，直接影响到摩托车骑乘者的舒适度。如果链条过松，在开关油门加减速时，就会感到迟滞，不顺畅，且链条有从链轮上脱落下来的危险。相反，如果链条过紧，余量不足，后悬架动作就不灵便，不仅影响使用寿命，而且由于产生阻力而引起功率损失。

传动链条的张紧度，根据《摩托车维修指南》等资料推荐，在前后两链条中央部位，链条的垂度在 20～30mm 范围为最佳。正确的调整方法是把你的体重加在车座的后部，使后悬架的摆臂下沉到接近水平状态，在链条处于最紧的这个位置，把链条调到“上下稍有间隙”的程度，这才是链条的最佳张紧状态。

上述介绍的链条调整方法，虽然因车种不同有所差异，但是，在调整链条时，放松后轮轮轴这一点却是相同的。这一点之所以重要是由于，如果调整后的后轮不和前轮完全处在一条直线上（至少要使左右两侧的摆臂刻度在同一位置上）的时候，将使转向把的操作变得困难，而且还会使轮胎发生偏磨。当然，也可以用目测方式。在检查后轮是否和前轮处在一条直线上的同时，再一次检查链条的松紧程度。

■轮胎

在行进中，摩托车和路面接触的部件，就是轮胎。不论是加速、转弯、还是制动，最终都要依靠轮胎来起作用。因此可以说轮胎是一个极为重要的部件。

轮胎的气压必须达到规定气压值，并使之经常处于最佳值状态。不管是无内胎的实心轮胎，还是有内胎的普通轮胎，都是用橡胶材料制成的，有可能漏气。还有作为空气注入口的阀心，即气门蕊，必竟不是令人放心的密封盖。何况，随着季节的气温变化：即使轮胎的空气量一样，可是压力却已发生了变化。因此，至少每一个月要检查一次轮胎的气压。

检测轮胎气压时，必须使用准确可靠的气压表。最好准备一个自己专用的轮胎气压表。在检测结束后，要涂上唾沫，看看是否漏气。如果漏气，就要更换气门芯。所以要准备几个同等规格的轮胎气门芯，用以应急更换。

标准轮胎气压，依车种不同而略有差异。应根据使用说明的指示值来进行调整。在一般行驶状态下，轮胎还没有发热时，检测轮胎气压，使之和指示值基本接近。当然也可按自己的习惯，稍微修正这个指示值。但是，修整范围应保持在 0.1～0.2kg/cm^2 以内。

■制动器

制动器打滑当然是最大的危险。所以必须经常检查制动衬片和制动鼓的磨损情况。如果磨损严重，就要及早更换。否则，不论是盘式还是鼓式制动器，当磨损到一定程度时，就不可靠或失灵。这样，你的驾驶技巧再高，也无济于事了。

在维修保养时，还要特别注意制动器的驱动机构工作情况。拉杆式，要检查连杆部位的动作和自由行程；而张索式的检查重点是钢索两端固定部位是否松动。在装卸钢丝时，注意不要使钢丝拧劲儿或弯曲，否则会影响制动效果。维护保养时，不要忘了给制动握把、制动踏板的连杆部位注油润滑。

油压式制动器、检查制动液是否足量，如果不足，应注入厂家指定的制动液，并加到标准线位置。有时制动液虽然很充足，但是油垢严重，就必须换油。即使污垢不严重，由于使用时间长，会使沸点下降，对这样变质的制动液也要及时更换。另外，不能使用混入了空气的制动液，否则将损伤制动系统内的橡胶构件。

对一个摩托车新手来说，摩托车日常维护保养总的原则是：不要去做你不懂或没有把握的事，而早期发现异常，却是你的主要任务。

■不知不觉中晚辈骑手已经成熟了